



153. Sitzung, Montag, 9. April 2018, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 2
- Ratsprotokolle zur Einsichtnahme Seite 3
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 3

2. Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» (Verzicht auf die zweite Etappe)

Antrag des Regierungsrates vom 15. November 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. März 2018

Vorlage 5410..... Seite 3

3. Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 5. Dezember 2017 zur parlamentarischen Initiative von Peter Vollenweider

KR-Nr. 310a/2015..... Seite 29

4. Bewilligung eines Rahmenkredits für die Ausrichtung von Subventionen gemäss § 8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2018 bis 2021

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 13. Februar 2018

Vorlage 5407a..... Seite 49

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der GLP zum Tempo der Exekutive bei der Inkraftsetzung von Gesetzen Seite 28
- Rücktrittserklärungen
 - Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Fabian Molina, Illnau-Effretikon Seite 62
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 62

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Karin Egli: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 12/2018, Gibt es eine Verzögerung bei der KJG-Einführung?
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 14/2018, Beteiligung auf Augenhöhe / Druck aus Deutschland
Martin Farner (FDP, Oberstammheim)
- KR-Nr. 15/2018, Schulraumplanung für die Kantonsschule Zürich Nord
Daniel Heierli (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 37/2018, Interessenbindungen der Staatsanwaltschaft
Claudio Schmid (SVP, Bülach)
- KR-Nr. 66/2018, Einsatz der Kantonspolizei Zürich am WEF in Davos
Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten)
- KR-Nr. 67/2018, Willkürliche Vergaben von B-Bewilligungen beim Migrationsamt

Beat Huber (SVP, Buchs)

Ratsprotokolle zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates sind einsehbar:

- Protokoll der 149. Sitzung vom 12. März 2018, 8.15 Uhr
- Protokoll der 150. Sitzung vom 19. März 2018, 8.15 Uhr
- Protokoll der 151. Sitzung vom 26. März 2018, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Zusätzliche Vereinbarung für die Weiterbildungsfinanzierung von ambulanten Weiterbildungsstätten, welche von Ärzten mit Lehrauftrag einer Schweizer Universität geführt werden**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 7/2016, Vorlage 5438

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Attraktive und zeitgemässe Anstellungsbedingungen für die Schulleitung/Rektorinnen und Rektoren auf der Sekundarstufe II**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 46/2015, Vorlage 5439

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Sinnvolle Wiederverwertung von wertvollem Bodenmaterial**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 60/2016, Vorlage 5440

2. Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» (Verzicht auf die zweite Etappe)

Antrag des Regierungsrates vom 15. November 2017 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. März 2018

Vorlage 5410

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Vizepräsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» wurde im Juli 2017 eingereicht. Sie verlangt, dass auf den Bau der zweiten Etappe der Limmattalbahn (LTB) ab Schlieren verzichtet werden soll.

Der Regierungsrat hat die Initiative geprüft. Er hat festgestellt, dass die notwendigen Unterschriften zustande gekommen sind und dass die Initiative gemäss einem externen Gutachten gültig ist. Die KEVU hat die Volksinitiative an sechs Sitzungen beraten und dabei auch das Initiativkomitee angehört. Das Initiativkomitee ortet ein Demokratiedefizit darin, dass, erstens, der Kantonsrat über drei Kredite separat abstimmen konnte, die Bevölkerung aber nur über ein Gesamtpaket, zweitens, dass die Stimmen der direktbetroffenen Bevölkerung im Limmattal nicht höher gewichtet wurden. Dazu ist anzumerken, dass der Bezirk Dietikon die Limmattalbahn als einziger Bezirk abgelehnt hat. Mit ihrer Initiative möchten die Initianten deshalb nochmals einzeln über den Kredit für die zweite Etappe der Limmattalbahn abstimmen lassen. Und sie möchten dies tun, nachdem die Bevölkerung in den übrigen Bezirken weiss, dass der Bezirk Dietikon die Limmattalbahn abgelehnt hat. Inhaltlich hat sich am Projekt, aber auch im Verständnis des Initiativkomitees nichts Wesentliches geändert.

Für die vorberatende Kommission entspricht es nicht dem gängigen Demokratieverständnis, dass die lokalen Gegner im Bezirk Dietikon nochmals die Volksabstimmung suchen, nachdem das Zürcher Volk dem Gesamtprojekt Limmattalbahn im November 2015 mit gut 64 Prozent zugestimmt hat: Es gibt keine neuen Fakten oder Erkenntnisse zu diesem Verkehrsprojekt. Es wird von der Kommission nach wie vor als sinnvoll und zweckmässig erachtet.

Ein Teil der Kommission zeigt zwar Verständnis bezüglich bestimmter Anliegen der Initianten und auch gegenüber einer generellen Wachstumskritik. Da das Projekt bei der lokalen Stimmbevölkerung mehrheitlich abgelehnt wurde, sind kritische Stimmen besonders ernst zu nehmen und mögliche Verbesserungen bei der Realisierung zu prüfen. Das Verkehrsprojekt wurde allerdings zwischenzeitlich bereits optimiert und einige problematische Stellen wurden dabei bereinigt.

Die KEVU hat sich auch noch einmal mit der Frage der Gültigkeit der Volksinitiative befasst. Sie hat festgestellt, dass eine Ungültigerklä-

rung theoretisch möglich wäre, aber juristisch auf sehr wackligen Füßen stehen würde. Sie hat sich deshalb einstimmig entschlossen, dem Kantonsrat keinen Antrag auf Ungültigkeit zu stellen, und möchte – ebenfalls einstimmig – die Initiative aus inhaltlichen Gründen ablehnen.

Die KEVU stellt fest, dass das Limmattal gemäss kantonaler Planung eine der am stärksten wachsenden Regionen im Kanton ist und weiteres Wachstum aufnehmen soll. Die Region braucht deshalb eine überzeugende verkehrliche Gesamtlösung, die insbesondere auch den öffentlichen Verkehr stärkt. Mit der Ablehnung der zweiten Etappe der Limmattalbahn werden die Verkehrsprobleme der Region nicht gelöst, sondern verschärft. Neben der fehlenden Limmattalbahn sind nämlich auch sämtliche mit dem Gesamtprojekt verbundenen Strassenprojekte in ihrer Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit infrage gestellt.

Bei diesem Punkt möchte ich klar auf eine irrige Annahme des Initiativkomitees hinweisen: Die Initianten möchten ja nur auf römisch II der Vorlage 5111, also nur auf den Kredit für die Limmattalbahn zwischen Schlieren und Spreitenbach zurückkommen. Sie verkennen dabei, dass die anderen Kredite untrennbar damit verbunden sind. Die Aufteilung, wie sie dem Kantonsrat vorlag, erfolgte nicht aus inhaltlichen, sondern aus formalen Gründen. Die Initianten möchten aber, dass die Strassenbauprojekte ohne die Limmattalbahn gebaut werden. Dies ist höchst problematisch, da Strassen und Bahn als Gesamtverkehrsprojekt geplant wurden. Ohne die Limmattalbahn müsste die gesamte Verkehrsplanung neu aufgelegt werden. Selbst Strassenbauprojekte, die nur am Rande mit der Limmattalbahn zu tun haben, aber aus dem Kredit im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt Limmattalbahn finanziert werden, könnten höchstens verzögert realisiert werden.

Aus finanzieller Sicht ist anzumerken, dass alle Vorinvestitionen hinfällig würden, inklusive der bereits erbrachten Planungsleistungen der Kantone Zürich im Umfang von 30 bis 35 Millionen Franken und Aargau im Umfang von 10 bis 15 Millionen Franken. Das Vertrauen des Nachbarkantons in den Kanton Zürich als verlässlicher Partner dürfte bei einer Ablehnung der Limmattalbahn zum jetzigen Zeitpunkt nachhaltigen Schaden erleiden.

Zudem hat der Bund die gesamte Limmattalbahn als wegweisendes Verkehrsprojekt gewürdigt und ist bereit, 35 Prozent der Kosten im Rahmen seiner Agglomerationsprogramme zu übernehmen. Mit der Annahme der Volksinitiative würde dieser Beitrag entfallen – auch der Anteil für die Strasseninfrastruktur.

Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen aus diesen Gründen die Ablehnung der Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» ohne einen Gegenvorschlag.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP-Fraktion lehnt die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» grossmehrheitlich ab. So weit, so gut, nur haben die Delegierten der SVP Kanton Zürich damals – Sie erinnern sich – vor der Abstimmung mit einer Zweidrittelmehrheit die Nein-Parole gefasst, waren also gegen die Realisierung der Limmattalbahn. Deshalb haben wir durchaus auch Verständnis für den lokalen Widerstand. Denn es ist legitim, darüber nachzudenken, dass das Vorhaben lokal keine Mehrheit gefunden hat. Es ist legitim, dass Anwohner, bei denen dereinst die Bahn quasi durch den Vorgarten fahren wird, Vorbehalte haben. Es ist legitim, dass das mit der Bahn erwünschte und erwartete Wachstum und auch geplante Grossüberbauungen kritisch beurteilt werden. Ebenfalls ist das Depot im «Müsli» nach wie vor der falsche Standort. Doch wie wir es auch bei anderen Plebisziten fordern – mit aller Deutlichkeit fordern –, gilt es auch hier die Demokratie hochzuhalten. Der Entscheidung wurde gefällt und ist zu akzeptieren. Gleichzeitig erwarten wir, dass bei der Realisierung mit grösster Sorgfalt und Rücksicht auf die lokalen Anliegen eingegangen wird, damit in einigen Jahren das Projekt für alle Beteiligten, zusammen mit dem flankierenden Massnahmen, ein erfolgreiches Gesamtverkehrskonzept im prosperierenden Limmattal wird. Wie gesagt, die SVP lehnt die Initiative ab. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Liebe Gäste auf der Tribüne, die zahlreich aus dem Limmattal und aus der Projektorganisation gekommen sind, willkommen im Kantonsrat.

Die SP war schon immer für die Limmattalbahn und das hat sich nun auch nicht geändert, wir bleiben bei unserem Ja. Das Volk hat zu 64 Prozent Ja zur Limmattalbahn gesagt und nur 18 Gemeinden haben abgelehnt. Ja, ein Grossteil dieser Gemeinden ist im Limmattal und ich verstehe, dass sie dort Sorgen haben. Aber auch Schwamendingen hatte das Tram Schwamendingen abgelehnt, und ich habe es hier schon mehrfach gesagt: Gehen Sie mit einem Presslufthammer nach Schwamendingen und Sie können ihn nicht anlassen, Sie werden vorher gestoppt. Das Tram gehört zu Schwamendingen und in 20 Jahren wird das Tram auch zum Limmattal gehören. Wenn man das Nein im Bezirk Dietikon betrachtet, muss man dazu noch sagen: Es gibt noch eine weitere Gemeinde, die von der Limmattalbahn profitiert, durch

die die Limmattalbahn fährt, das ist die Gemeinde Zürich, meine Heimatgemeinde. Wir haben die Limmattalbahn haushoch angenommen. Wenn man diese Ja-Stimmen zusammenzählt, dann ist das ein ganz klares Bekenntnis der Betroffenen zur Limmattalbahn.

Noch zum Komitee: Von diesem haben wir sehr engräumige Probleme gehört. Ja, in jedem Projekt gibt es Gewinner und Verlierer. Es gibt Vorgärten, die kleiner werden, das tut uns leid, das ist schwierig. Aber es gibt in diesem Projekt ganz klar mehr Gewinner als Verlierer. Und die Verlierer werden entschädigt. Die Verlierer bekommen Geld und wir bekommen die Limmattalbahn. Die Limmattalbahn hat gut gearbeitet und die Flächen, die gebraucht werden, minimiert.

Und dann haben wir noch allgemeine Wachstumskritik gehört. Aber das Wachstum entsteht nicht durch die Limmattalbahn, sondern die Limmattalbahn ermöglicht, dass auch in Zukunft beim bestehenden Wachstum ein vernünftiges Verkehrssystem im Limmattal möglich ist. Und wir haben die Strassenprojekte. Das Projekt Limmattalbahn besteht ja aus dem Tram und aus Strassenprojekten. Es ist aber nicht klar, was davon nun wirklich gestoppt werden kann oder gestoppt wird. Natürlich haben wir direktbetroffene Abschnitte direkt bei den Haltestellen, diese werden ganz sicher gestoppt. Aber ob die Umfahrung nördlich der Limmat dann tatsächlich nicht realisiert wird, wage ich schwer zu bezweifeln. Das will ich aber nicht, wir haben dann einfach ein Strassenprojekt, und das kann die SP nicht unterstützen.

Wenn wir jetzt zu dieser allgemein anregenden Volksinitiative Ja sagen, bekommen wir eine massive Verzögerung, ich schätze mindestens zwei Jahre. Und es kommen Kosten auf uns zu. Der Kanton Aargau fordert eine Entschädigung, die BDWM (*Aargauer Transportunternehmen*), die Bahn, die die Limmattalbahn betreiben will, fordert eine Entschädigung, und jede Verzögerung bedeutet Kosten. Wenn wir nun diese allgemein anregende Volksinitiative annehmen und dann in zwei, drei Jahren die konkrete Umsetzung wieder ablehnen durchs Volk, dann haben wir den Salat. Das will ich nicht. Darum ist die SP weiterhin ganz klar für die Limmattalbahn und ganz klar gegen diese Volksinitiative. Herzlichen Dank.

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Der janusköpfige Bezirk Dietikon – ein Bezirk mit zwei Gesichtern. So könnte man den Kampf um die Limmattalbahn zusammenfassen. Dass das Projekt Limmattalbahn mit all den zusätzlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Tals von der lokalen Bevölkerung mit 54 Prozent bei einer Stimmbeteiligung von 45 Prozent abgelehnt wurde, ist nun zur manifesten ei-

nen Seite des Januskopfs geworden. Argumente für ein neues, sinnvolles Verkehrskonzept haben in der betroffenen Region weniger gut mobilisieren können als der vehement und emotional geführte Abstimmungskampf der Gegnerschaft. Und ja, die Limmattalbahngegner konnten für ihr Anliegen hervorragend mobilisieren. Argumente wie Wachstumsmüdigkeit, ÖV-Skepsis, technische Bedenken, finanzielle Aspekte wurden gepaart mit persönlicher Betroffenheit von Anwohnern und anfänglich auch kommunikativem Ungeschick der Verantwortlichen. Dies mündete in einen Abstimmungskampf, welcher von den Gegnern mit einer grossen Leidenschaft geführt und lokal auch gewonnen wurde. Aber diese Leidenschaft hörte eben an der Bezirksgrenze auf, und so wurde das Projekt vom Kanton deutlich mit 65 Prozent Ja-Stimmen angenommen.

Als Begründung für die Volksinitiative wird unter anderem ins Feld geführt, dass der Kanton nun nochmals über die Limmattalbahn befinden solle, nun, da man wisse, dass der betroffene Bezirk dagegen ist. Aber ich glaube nicht, dass sich in der zweiten Abstimmung etwas ändern wird. Gerade wegen des lauten Abstimmungskampfes der Gegner hatte man doch schon beim ersten Durchgang im Kanton zur Kenntnis genommen, dass es Widerstand und dass es auch Argumente gibt gegen die Bahn. Und trotzdem wurde schon damals ein deutliches Ja in die Urne gelegt. Der alleinige Fakt, dass die Limmattalbahngegner gut mobilisieren und den Bezirk für ihr Ansinnen gewinnen konnten, hat weder die Kommission noch die FDP zu einem Umdenken bewegen können. Wir lehnen diese Volksinitiative deshalb ab.

Das Rad der Zeit lässt sich nicht zurückdrehen. Eine Verdichtung findet statt – und nicht nur, aber auch im Limmattal, und dies nicht einfach im Sinne eines Diktates von oben. Ich erinnere daran – und das wäre dann eben die zweite Seite, das andere Gesicht des Januskopfs: Die ursprüngliche Kulturlandinitiative von 2012, welche inhaltlich dann in unseren Richtplan eingeflossen ist, wurde damals in Schlieren mit 58 Prozent und in Dietikon mit 56 Prozent gutgeheissen. Das eidgenössische Raumplanungsgesetz unter dem Schlagwort «Stopp die Zersiedelung» fand ein Jahr später im Bezirk gar eine Zustimmung von 68 Prozent. Das Limmattal hat diese Entscheide damals mitgetragen, und nicht nur das: Es hat 2015 auch alle elf Vertreter in den Kantonsrat gewählt, in vollem Bewusstsein, dass sie alle die Limmattalbahn befürworten. Das sind eben auch Fakten.

Es geht uns allen darum, die Dynamik positiv zu nutzen und mit sinnvollen Infrastrukturprojekten proaktiv mitzugestalten. Dazu sind sie auch da, die Agglomerationsprogramme des Bundes, aus denen ein Drittel der Kosten finanziert wird. Die Alternative würde heissen: Zer-

siedelung auf dem Land und Chaos in den Agglomerationen. Liebe Limmattaler, liebe Gäste auf der Tribüne, ich erinnere Sie daran, dass wir im Kanton eine Randregion sind. Wollen wir mehr sein als der Vorhof von Zürich oder der Korridor in den Aargau, so brauchen wir eine kantonsübergreifende, verbindende Klammer, welche gleichzeitig die Innenentwicklung und die Identität des Bezirks stimuliert. Ich erinnere Sie auch daran, dass wir stark unter dem Durchgangsverkehr leiden. Wollen wir unsere Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten, so brauchen wir ein neues Verkehrskonzept, welches ÖV und motorisierten Individualverkehr neu regelt. Das Projekt Limmattalbahn hat gut begonnen. Gerade heute wird im Zentrum von Schlieren mit dem Flügeldach über dem neu entstehenden Stadtplatz ein erstes Ausrufezeichen gesetzt. Das Projekt jetzt zu stoppen, wäre ein Schildbürgerstreich erster Güte. Ein halbfertiges Projekt bedeutet nicht nur den Verlust von Planungsgeldern, sondern auch Kollateralschäden in unbekanntem Ausmass. Deshalb lehnen wir die Initiative entschieden ab. Vielen Dank.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Ich spreche für die Grünliberalen, aber auch als betroffene Limmattalerin. Das Initiativkomitee «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» begründet das Einreichen seiner Volksinitiative mit einem Demokratiedefizit, basierend auf der Tatsache, dass der Bezirk Dietikon als einziger Bezirk Nein zur Limmattalbahn gestimmt hat. Nun, diese Neinsager-Haltung der Betroffenen ist nicht einmalig. 1978 lehnte Schwamendingen als einziger Stadtkreis das Tram nach Schwamendingen ab, wir haben es bereits gehört. Der Kreis 9 wehrte sich bereits 1974 gegen die Verlängerung des Trams 4 in sein Quartier Grünau. Und das Limmattal, das bis zu meinem Teenager-Alter im Kanton administrativ zur Stadt Zürich gehörte, sagte 1985 Nein zur Bildung des neuen Bezirks Dietikon. Auf unserem schönen Wandteppich (*im Ratssaal*) gibt es noch keinen Bezirk Dietikon, die Limmattaler Gemeinden gehören immer noch zu Zürich. Interessant ist, dass jüngste Vorstösse in Schlieren und Dietikon zur Wiedereingemeindung in die Stadt Zürich klar gescheitert sind. Fazit: Die betroffene Bevölkerung wehrt sich nicht selten gegen die eigene Entwicklung, möchte diese Entscheide aber im Nachhinein nicht wieder rückgängig machen. Und schliesslich: Zur Demokratie und zum Demokratieverständnis gehört auch, dass man das Resultat einer Volksabstimmung akzeptiert, so wie es ist, ob es einem nun passt oder nicht. Fakt ist: Das Zürcher Stimmvolk hat das Gesamtprojekt zur Limmattalbahn, inklusive weiterer verkehrlicher Massnahmen, im November 2015 mit 64,5 Prozent gutgeheissen. Neue Erkenntnisse zu

diesem Verkehrsprojekt gibt es nicht, das Projekt hat sich seither nicht grundlegend verändert.

Die ganze Situation im Limmattal erinnert mich an meine drei Teenager. Sie haben sich in den letzten Jahren auch enorm entwickelt und sind rasch gewachsen – so wie das Limmattal –, zwei sind nun sogar schon grösser als ich. Da passiert relativ viel in relativ kurzer Zeit. Die Veränderungsprozesse sind komplex, manchmal eilt auch die physische Entwicklung dem kognitiven Verstehen voraus. Die diffuse Angst, sich zu schnell verändert zu haben, kann Unsicherheit auslösen. Es folgt die Suche nach der eigenen neuen Identität und manchmal eine Abwehrhaltung gegenüber noch mehr Veränderung. Das ist verständlich. Dabei muss man sich immer wieder bewusst sein: Die Entwicklung zu stoppen, das ist nicht möglich, denn Leben heisst Veränderung. Ob nun aber der Teenager – oder das Limmattal – seine Chancen nutzt und zu einem starken, gesunden Erwachsenen heranreift oder ob er sich gegen die Entwicklung sträubt, hat viel mit der Einstellung zum Wachstum zu tun. Das Rad zurückdrehen zu seiner Kindheit kann ein Teenager genauso wenig wie das Limmattal. Das Wachstum der Bevölkerung im Limmattal wird so oder so kommen, das können wir nicht gänzlich aufhalten. Die Überbauung von neuen grossen Flächen, wie das Limmatfeld in Dietikon, oder grosse Areale in Schlieren sind bereits realisiert. Weitere, wie das Niderfeld, wurden von der Dietiker Bevölkerung vor Jahren schon beschlossen und sind in Planung, und auch in Schlieren sind zurzeit neue Wohnüberbauungen in Planung. Natürlich kann man gegen die Überbauung neuer Areale sein, selbstverständlich, ein Stopp des Bevölkerungszuwachses im Limmattal ist jedoch nicht realistisch. Es gilt aber, diese Entwicklung zu lenken und gegen eine Zersiedelung im Limmattal vorzuzorgen. Auch der regionale Richtplan zeigt auf, dass bis 2030 im Limmattal ungefähr 100'000 Leute leben werden. Dies entspricht einer Zunahme von 14'000 in 15 Jahren. Und diese Personen sollen mehrheitlich links der Limmat in Schlieren und Dietikon wohnen, in jenen Gebieten also, die bereits gut erschlossen sind und die dereinst an die Limmattalbahn angeschlossen sind. Eine Entwicklung nach innen, also eine Verdichtung, wird angestrebt. Dies entspricht der Vorgabe des kantonalen Richtplans, welcher verlangt, dass 80 Prozent des allgemeinen Bevölkerungszuwachses in der sogenannten Stadtlandschaft respektive urbanen Wohnlandschaft geschieht oder geschehen muss.

Die Limmattalbahn wird als Symbol der Veränderung von einem Teil der Bevölkerung des Bezirks Dietikon bekämpft und als eine ihrer Ursachen hingestellt. Dabei will sie die unaufhaltsame Entwicklung bloss in geordnete Bahnen lenken. Eine Vogel-Strauss-Politik, wie sie

einige der Limmattalbahn-Gegner praktizieren, hilft da auch nicht weiter. Als kleine Kinder dachten wir jeweils, dass man uns nicht sieht, wenn wir uns selber die Augen zuhalten, also diese Gugus-Dada-Mentalität im Sinne von «Was ich nicht sehe, gibt es auch nicht». Dass dies ein Trugschluss ist, wissen wir alle. Wenn die Wachstumsleugner nun die Augen vor der Entwicklung im Limmattal verschliessen, heisst das vor allem eines: Sie verpassen die Möglichkeit, aktiv an der Gestaltung des Limmattals mitzuwirken. Es stellt sich also die Frage: Wehrt man sich ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Dass es nur drei Jahre nach der letzten Abstimmung zur Limmattalbahn zu einer Neuauflage dieser Abstimmung kommt, das hat – es wurde auch schon gesagt – mit einem etwas besonderen Demokratieverständnis zu tun. Das Initiativkomitee – das wurde auch gesagt – argumentiert ja zur Hauptsache damit, dass ein Teil der Limmattaler Gemeinden die Finanzierungsvorlage von 2015 in der Volksabstimmung abgelehnt hat, während jedoch der Rest des Kantons die Vorlage damals sehr deutlich angenommen hat. Das ist aber auch die einzige neue Erkenntnis, auf die sich das Komitee stützen kann, materiell hat sich für das Gesamtprojekt Limmattalbahn wenig geändert. Hervorzuheben sind bei dieser Gelegenheit jedoch die Verbesserungen an der Linienführung, mit denen man auf weitere Wünsche der ansässigen Bevölkerung und der Behörden inzwischen eingegangen ist, und das ist selbstverständlich gut und auch richtig so.

Das Initiativkomitee macht aber einen grossen Bogen um die Verkehrsprobleme, die das Limmattal bereits heute hat und die sich in den nächsten Jahrzehnten massiv verstärken werden. Und man macht auch einen grossen Bogen um die unaufhaltsame Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Limmattal. Man tut jetzt so, als würde dieses Wachstum nur dann stattfinden, wenn die Limmattalbahn gebaut wird, ein Argument, das angesichts der bisherigen Entwicklung im Limmattal ziemlich haltlos ist.

Das Limmattal ist eben keine Insel, auf der die Zeit stillsteht, wenn nur eine Bahn nicht gebaut wird. Angesichts der kommenden Entwicklungen braucht es ein umsichtiges und zukunftsweisendes Verkehrskonzept, in dem der öffentliche Verkehr eine bedeutende Rolle spielt. Doch die Limmattalbahn wertet nicht nur den Standort «Limmattal» auf, sie ist auch für die angrenzenden Gebiete, vor allem für die Stadt Zürich, von grösster Bedeutung, da sich die Stadt mit einem hohen Anteil an Verkehr aus dem Limmattal konfrontiert sieht.

Wenn die Initianten schon mit den Abstimmungsergebnissen von 2015 argumentieren, dann würde es ihnen gut anstehen, auch einmal die Stadtergebnisse zu berücksichtigen: Kreis 9 60 Prozent Ja-Stimmen, Kreis 10 71 Prozent Ja-Stimmen, Kreis 4/5 82 Prozent Ja-Stimmen zur Vorlage im Jahr 2015. Diese Stadtkreise sind vom Limmattal-Verkehr direkt betroffen und man muss in diesem Zusammenhang halt einfach festhalten: Die Limmattalbahn ist mehr als nur eine Angelegenheit des Limmattals.

Im neuesten Gesamtverkehrskonzept hat die Regierung ambitionierte Ziele für die Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr formuliert: Bis 2030 sollen 40 Prozent des Bodenverkehrs vom ÖV aufgenommen werden. Es kann und darf nicht sein, dass sich das Limmattal von diesen Zielen ausnimmt, während alle anderen Agglomerationsgebiete ihre Anstrengungen danach ausrichten müssen. Dasselbe gilt für den CO₂-Ausstoss, der bis 2050 auf 2,2 Tonnen pro Kopf und Jahr reduziert werden soll. Auch hier hat das Limmattal keinen Sonderstatus, sondern muss, wie alle anderen Regionen im Kanton Zürich auch, seinen Beitrag leisten: Die Limmattalbahn ist ein optimales Instrument, sie abzulehnen, ist aus klimapolitischer Sicht schlicht verantwortungslos.

Es ist klar, die Grünen lehnen diese Volksinitiative ohne Wenn und Aber ab. Die Initiative macht sich auch ja nur den Umstand zu Nutzen, dass die Limmattalbahn-Vorlage aus finanztechnischen Gründen in drei Teile gegliedert werden musste. Materiell handelte es sich aber immer schon um ein einzelnes Projekt. Die Initianten wollen jetzt aus diesem Zukunftsprojekt ein millionenteures Abstellgleis machen. Das hat nichts, aber auch gar nichts mit einer umsichtigen und ökologischen Verkehrsplanung zu tun, für die wir Grüne uns seit Jahr und Tag einsetzen. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): «Die Limmattalbahn – ein Jahrhundertprojekt für das Limmattal», dies habe ich namens der CVP-Fraktion bereits am 30. März 2015 anlässlich der Debatte zur Bewilligung von Staatsbeiträgen für den Bau der Limmattalbahn sowie für die ergänzenden Massnahmen am Strassennetz hier im Kantonsrat gesagt. An dieser Entscheidung hat sich seither aus Sicht der CVP nichts geändert, auch nicht durch die Volksabstimmung vom 22. November 2015, denn die Bevölkerung hat mit 64,5 Prozent dem Bauvorhaben sehr deutlich zugestimmt. Diesen Wählerwillen gilt es zu respektieren. Denn würde man unkorrekterweise den Wählerwillen des Bezirks höher gewichten, dann wäre auch der heutige Bezirk Dietikon noch im-

mer ein Teil des Bezirks Zürich. Das Limmattal sagte nämlich damals, 1985, bei der Abstimmung Nein zu einem eigenen Bezirk. Wäre der Entscheid des Bezirks höher gewichtet worden, dann wäre also das Limmattal noch immer ein Teil des Bezirks Zürich. Und ironischerweise wäre dann das Ja zur Limmattalbahn noch deutlicher, denn der Bezirk Zürich hat mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 72,7 Prozent der Vorlage zur Limmattalbahn besonders deutlich zugestimmt.

Das Ja der Bevölkerung zur Limmattalbahn lässt sich nicht wegdiskutieren. Gleichwohl ist es natürlich wichtig, dass die Bedenken der direktbetroffenen Bevölkerung ernst genommen werden, wie dies durchaus auch geschieht. Aber deswegen einen demokratisch legitimierten Entscheid umzustossen, ist nicht nur in der Sache, sondern auch demokratiepolitisch fragwürdig. Geplant als verkehrsübergreifende Gesamtlösung von Strasse und Bahn, ist die Limmattalbahn geradezu beispielhaft für ein Kombiprojekt von ÖV und motorisiertem Individualverkehr. Denn parallel zum Bau der Bahn und damit zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs erfolgen strassenseitig ergänzende Massnahmen für über 100 Millionen Franken, Massnahmen, die das Limmattal insbesondere in dicht besiedelten Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten werden. Damit werden die grossen Verkehrs- und Stauprobleme im Limmattal endlich aktiv angegangen, dies aber nur dann, wenn das Projekt wie geplant umgesetzt wird.

Die CVP-Fraktion steht daher weiterhin hinter dem Projekt, und zwar mit derselben Überzeugung, wie wir bereits bis anhin Projekte unterstützten, welche den ÖV und den Strassenverkehr stärken. Wir treten ein für ein Miteinander und lehnen es strikte ab, dass Projekte des öffentlichen Verkehrs und solche des Strassenverkehrs gegeneinander ausgespielt werden. Ein Verzicht auf die Fertigstellung der Limmattalbahn ab Schlieren bis Killwangen-Spreitenbach, wie dies die Volksinitiative verlangt, würde zudem auch die Wirksamkeit des ersten Abschnitts von Zürich-Altstetten bis Schlieren-Geissweid empfindlich beschneiden. Wirkung entfaltet das Projekt nur dann, wenn sämtliche Massnahmen umgesetzt werden. Eine solche halbe Bahn würde aber auch aus finanziellen Gründen nichts bringen. Angesichts der Planungsleistungen in Millionenhöhe, die bereits erbracht wurden und die bei einer Annahme der Initiative abgeschrieben werden müssten, wäre es gar ein Schildbürgerstreich, den Bau der Limmattalbahn in der Mitte zu stoppen, nicht zu vergessen darüber hinaus die Mittel aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes. Für den Bau der zweiten Etappe der Limmattalbahn betrug die Zusicherung des Kantons 382 Millionen Franken. Dieser Betrag dürfte sich durch die voraussichtliche Bundesfinanzierung um 120 Millionen auf 262 Millio-

nen Franken vermindern. Es steht also viel Geld auf dem Spiel, auch für zukünftige Projekte, welche aus dem Agglo-Programm mitfinanziert werden. Dies alles lässt uns zum Schluss kommen, dass an der im Kanton Zürich demokratisch legitimierten Limmattalbahn kein Weg vorbei führt. Die CVP lehnt daher diese Volksinitiative entschieden ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Es ist schon wunderbar und eigentlich eine grosse Errungenschaft, dass wir in unserer Demokratie nach einer verlorenen Abstimmung nochmals abstimmen dürfen. Was aber das Initiativkomitee «Stoppt die Limmattalbahn» will, halte ich eher für eine wenig ausgereifte Trotzhandlung denn eine durchdachte politische Arbeit. Daher erinnert mich der Wunsch, die Limmattalbahn bei Schlieren zu stoppen, auch an eine absurde Ferienplanung. Stellen wir uns zum Beispiel vor, wir planen die Ferien auf der Insel Elba zu verbringen. Da macht es nun mal einfach keinen Sinn, wenn jetzt ein Familienmitglied darüber abstimmen will, nur bis zum Hafen der Fähre zu reisen. Aber argumentieren wir sachlich und politisch, bei der Abstimmung zur Limmattalbahn war schon Folgendes klar:

Erstens: Für den Kanton Zürich ist das Limmattal Wachstumsregion. Zweitens: Wachstum zieht neue Mobilitätsbedürfnisse nach sich, egal, ob uns das gefällt oder nicht. Drittens: Eine vernünftige ganzheitliche Raum- und Verkehrsplanung kann kommunale Wünsche nur bedingt erfüllen. Und viertens: Verbesserungen im Strassennetz sind nur mit einer Gesamtlösung möglich.

Die Limmattalbahn bei Schlieren wenden zu lassen, käme einer Amputation gleich. Und zu einem solchen Eingriff können sich Ärzte bekanntlich nur entschliessen, wenn keine andere Möglichkeit bleibt. Kosten zu sparen, gehört in diesem Fall richtigerweise nicht dazu. Aber würden mit der Amputation des Streckenabschnitts «Schlieren–Killwangen–Spreitenbach» tatsächlich Kosten gespart, wie die Initianten ins Feld führen? Auf lange Sicht bestimmt nicht. Zudem wären die vom Bund zugesicherten Beiträge in der Höhe von 130 Millionen Franken gefährdet und gegen 50 Millionen der beteiligten Kantone würden in den Sand gesetzt. Mit Sparen hat das herzlich wenig zu tun.

Gegen absurde Ferienplanungen können wir im Rat nichts unternehmen. Aber wir können zumindest dringend von einer gefährlichen und überflüssigen Amputation abraten. Die EVP steht nach wie vor klar hinter dem Gesamtverkehrsprojekt Limmattalbahn und lehnt die Volksinitiative darum ab.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Es geht hier ja um eine demokratiepolitische Frage, die man vielleicht auch einmal grundsätzlich betrachten müsste: Gibt es eine Basisdemokratie? Können die Betroffenen entscheiden oder entscheidet der Kanton über alle? Ich komme ja aus einer politischen Bewegung, bei der die Basisdemokratie einmal einen ziemlichen Stellenwert hatte, und man kann sich durchaus einmal überlegen, wie die Stimmung hier wäre, wenn man jetzt das Projekt austauschen würde und es statt der Limmattalbahn das Projekt «Sondermülldeponie» oder «Atomendlager» wäre. Es ist so, dass die Basisdemokratie natürlich auch eine Reaktion ist, weil sich die Betroffenen übergangen fühlen. Deshalb ist es wichtig, dass man die Betroffenen richtig in den Entscheid involviert, und das war natürlich bei der Limmattalbahn der Fall. Das muss man sagen, das war ja nicht einfach ein autoritäres Projekt der Mehrheit, die dann einfach zugeschlagen hat, sondern die Betroffenen konnten sich in diesen Planungsprozess sehr wohl einbringen, und das ist ja auch bemerkenswert.

Es ist bei der Basisdemokratie aber so, dass man sich natürlich auch fragt, wo die Grenzen sind. Wer kann jetzt mitbestimmen? Kann jetzt der Kreis 9 in der Stadt Zürich auch noch mitbestimmen oder nicht? Das ist eben auch gefährlich, wenn Sie sagen «nur die Betroffenen». Wer ist denn betroffen? Da gibt es ellenlange Diskussionen. Es ist aber auch so, dass man natürlich im Limmattal oder im Kreis 9 von der Limmattalbahn mehr betroffen ist als im Weinland. Dort kommt man vielleicht eher in den Ferien einmal auf die Malediven als dass man je einmal ins Limmattal kommt, das ist auch eine Tatsache. Da fragt man sich dann schon: Ist es gerecht, wenn der ganze Kanton darüber abstimmen kann. Und man muss natürlich nicht unbedingt den Blick nur in die Vergangenheit richten, was jetzt schon mehrere Rednerinnen und Redner gemacht haben mit Schwamendingen und dem Bezirk Limmattal, man darf auch in die Zukunft schauen: Darf über den Rosengartentunnel nur die betroffene Quartierbevölkerung abstimmen oder der ganze Kanton? Darf beim Hochschulgebiet die Stadt Zürich mitreden oder nur die Betroffenen, die dann weniger Aussicht haben? Wer darf mitreden? Da gibt es immer noch eine lange Liste, und es ist ganz klar, dass die Interessen, die Betroffenheit ganz anders verteilt sind. Aber wir haben hier im Kanton Zürich eben die Regel und sagen: Solche Projekte sind kantonale Projekte. Die Planung kann nicht nur für ein einziges Gebiet sein, es muss eine Gesamtplanung sein. Das Geld für die Limmattalbahn kommt ja auch nicht nur aus dem Limmattal, wenn ich richtig orientiert bin. Es zahlt ja der ganze Kanton daran, deshalb haben wir uns im Kanton Zürich für diese Kantonsdemokratie entschieden. Wichtig ist aber, dass man bei diesen

Projekten wirklich auch die betroffene Bevölkerung richtig und lange in die Planung einbezieht. In diesem Fall ist es erfolgt, deshalb gibt es keinen Grund, jetzt nochmals eine zweite Volksabstimmung vom Zaun zu brechen. Das Volk reagiert übrigens – dies an die Initianten und Initiantinnen – ziemlich allergisch, wenn man es zum gleichen Thema nochmals befragt. Das Abstimmungsergebnis ist dann meistens ziemlich desaströs für diejenigen, die ein Abstimmungsergebnis kehren wollen. Denn das Volk hat es nicht so gern, wenn es einmal entschieden hat, nochmals befragt zu werden. Fragen Sie einmal die Initianten, die die RASA-Initiative (*Volksinitiative «Raus aus der Sackgasse»*), lanciert haben, diese hat sich auch als ziemlicher Rohrkrepierer entpuppt.

In diesem Sinne können wir keine Sympathien für diese Initiative haben, weil wir auch nach wie vor hinter diesem Projekt stehen. Das Projekt ist gut, das Projekt ist sinnvoll, das Projekt bringt auch eine gewisse Identität für diesen Siedlungsbrei Limmattal, entschuldigen Sie diesen Ausdruck, aber es wächst dann ein bisschen mehr zusammen, was wirklich auch zusammenwachsen soll. Deshalb lehnen wir diese Volksinitiative ab.

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf): Wir, die EDU, lehnen diese Initiative ab. Die Limmattalbahn ist zusammen mit ihren strassenseitigen Ergänzungen ein Gesamtprojekt. Die hoheitliche Planung des Kantons gewichten wir höher als das Anliegen des Bezirks, weshalb wir keine Änderungen in den Grundlagen des Projektes unterstützen. Wir haben durchaus Verständnis für eine grundsätzliche Wachstumskritik, aber das Limmattal hätte die strategische Absicht des Kantons schon viel früher bekämpfen müssen. Da stellen sich auch demokratiepolitische Überlegungen. Wir sehen die finanziellen Risiken und die Gefahr, dass der Kanton letztlich Geld in den Sand setzt. Die EDU hat das ursprüngliche Projekt unterstützt und bleibt dabei.

Ivo Koller (BDP, Uster): Ich nehme es vorweg, die Initiative ist und war in unserer Fraktion chancenlos. Wir haben zwar durchaus zur Kenntnis genommen, dass die Limmattaler Gemeinden die Limmattalbahn im November 2015 abgelehnt haben, für ein Umdenken hat dieser Umstand jedoch nicht gereicht. Das ist notabene der einzige Grund, der zu einem Umdenken hätte führen können, denn neue Fakten liegen uns sonst keine vor.

Die Initiative kämpft auch gegen das uneingeschränkte Wachstum. Dafür können einige in unserer Fraktion Sympathien aufbringen. Nun

ist es aber so, dass der Kanton das Limmattal bereits lange bevor die Initiative zustande kam zur Wachstumsregion erklärt hatte, und die Ausführung der Limmattalbahn ist eine der Konsequenzen davon. Die BDP vertritt die Haltung, dass das Limmattal diese strategischen Absichten des Kantons hätte bekämpfen müssen, wäre wirklich eine Mehrheit dagegen. Aber ob wirklich eine Mehrheit dagegen ist? Wir wissen es nicht. Exemplarisch dafür steht, dass offenbar sämtliche Exekutivbehörden im Bezirk Dietikon für die Limmattalbahn eintreten. Für die BDP ist klar, dass wir zum heutigen Zeitpunkt die hoheitliche und gesamtheitliche Planung des Kantons Zürich über die der direktbetroffenen Gemeinden stellen wollen, ja, müssen. Würden wir hier zu diesem Zeitpunkt der Planung tatsächlich umschwenken, würde dies ein klägliches Bild für zukünftige überregionale Projekte abgeben.

Die BDP lehnt es ab, heute ein fixfertiges Projekt zu torpedieren. Ohne zweites Teilstück bekommen wir nur ein verlängertes Tram Nummer 2. Die Verkehrsprobleme im Limmattal würden ungelöst bleiben. Wir glauben an die Limmattalbahn und dass sie ihren Teil zur verkehrlichen Gesamtlösung beiträgt. Die BDP lehnt die Initiative ab.

Ratspräsidentin Karin Egli: Somit ist die Liste der Fraktionssprecherinnen und -sprecher abgeschlossen.

Martin Romer (BDP, Dietikon): Mit der vorliegenden Initiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» will das Initiativkomitee erwirken, dass die zweite Etappe nicht gebaut wird. Nach einem in meinem 16-jährigen politischen Engagement noch nie erlebten, absolut gehässigen Abstimmungskampf um die Limmattalbahn haben am 22. November 2015 rund 64 Prozent der kantonalen Stimmberechtigten zum Gesamtverkehrsprojekt Limmattalbahn Ja gesagt. Die Kommunen, insbesondere Dietikon, stellten sich meines Erachtens mit Recht stets auf den Standpunkt «Wer befiehlt, soll auch bezahlen». Es handelt sich bei der Limmattalbahn bekanntlich um ein kantonales Projekt der Kantone Aargau respektive Zürich, weshalb ja auch die kantonale Bevölkerung befragt wurde und die Kantone, mit zusätzlichen Bundesgeldern, wunschgemäss zahlen werden, natürlich ebenfalls mit unseren kantonalen und eidgenössischen Steuerzahlungen. Interessanterweise befindet man nun aber kommunal, mehrheitlich in Dietikon und Schlieren, dass der Kanton Zürich für die – wie es die Gegnerschaft betitelt – masslose Limmattalbahn Geld verschwende. Wer die grossangelegten SpARBemühungen des Kantons kennt, weiss,

dass die Limmattalbahn-Investitionen blitzartig gestrichen würden, wenn der Bedarf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung im Limmattal nicht eindeutiger Fakt wäre. Die rund 140 Millionen Franken für begleitende Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr, MIV, welche gerade Dietikon und Schlieren vor dem regelmässig stattfindenden und stetig zunehmenden innerstädtischen Verkehrskollaps entlasten sollen, werden von der Gegnerschaft als kantonale Erpressung betitelt. Aber selbst die gegnerischen Busbefürworter haben scheinbar konstatiert, dass der MIV in den beiden Städten die Lebensqualität und die Behinderung des Gewerbes schon längstens unzumutbar machen. Lärmbelästigungen und Stauzeiten sind stetig weiter zunehmend. Am 24. September 2017 wurde über die Antistauinitiative abgestimmt. Der Kanton sagte damals mit 61 Prozent Ja, der Bezirk Dietikon sagte mit 69,86 Prozent Ja, nur noch der Bezirk Dielsdorf sagte mit 0,5 Prozent noch deutlicher Ja. Lediglich die Kreise der Stadt Zürich lehnten mit rund 53 Prozent ab. Offensichtlich war auch der LTB-ablehnende Bezirk Dietikon klar der Meinung, dass 140 Millionen wohl doch keine kantonale Erpressung sind, sondern das Verkehrschaos im Limmattal gelöst werden muss. Dafür wären nun die rund 140 Millionen gedacht.

Die Symbiose aller Verkehrsteilnehmer, vom Fussgänger bis zum Flugverkehr, bewirkt die von uns allen erwünschte Mobilität, dient unserem nicht nur wortwörtlichen Fortkommen, sondern mehrt letztendlich auch unser aller Wohlstand im Wirtschaftskanton Zürich. Das Dreigestirn – dritte Gubiströhre, die 140 Millionen für den MIV und last but not least die LTB – bringen dem Limmattal eine verbesserte Lebensqualität. Sie wird die Stadterneuerung vorantreiben und Investoren motivieren mitzumachen, damit insbesondere das lokale Gewerbe Arbeitsplätze sichern und schaffen kann. Das Rad zurückzudrehen und die Weiterentwicklung zu verhindern, bedeutet auch, dass wir vor allem unseren Nachkommen die Zukunftsperspektiven und eine gute Lebensqualität verbauen. Wenn die Gegnerschaft das Rad noch weiter zurückdrehen will, wird sie feststellen, dass 1847 die Spanisch-Brötli-Bahn und rund 50 Jahre später die Limmattaler Strassenbahn, das sogenannte «Lisbethli», fuhren. Chronikberichten zufolge haben die Limmattaler bei beiden Bahnen deren Aufhebung dannzumal sehr bedauert.

Formaljuristisch ist das Initiativanliegen zwar korrekt und legitim, aber faktisch ist es eine direktdemokratische Zwängerei, welche in weiten Teilen unter dem Nom-de-voyage «Partikularinteressen» reist. Angst vor Neuem, das zeigt unter anderem die Geschichte, ist vielen Menschen eigen. Die Menschheit hat aber nur dann Fortschritte er-

reicht, wenn angstlos und mutig vorwärtsgegangen wurde, seien es Forscher, Erfinder oder Entwickler gewesen.

Darum, geschätzte Damen und Herren, wertes kantonalzürcherisches Stimmvolk, erteilen Sie der Initiative eine deutliche Abfuhr. Das Limmattal braucht die LTB dringend zur positiven Weiterentwicklung und zur Bewältigung der Mitarbeiter- und Bewohnerströme der Zukunft. Danke.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Zuerst muss ich meine Interessenbindung bekannt geben: Ich komme nicht nur aus dem Limmattal, das, Herr Bischoff, fast so schön ist wie die Malediven, sondern ich bin zudem Stadtrat von Schlieren, Ressortvorsteher Bau und Planung, und somit zuständig für die Limmattalbahn. Ich bin deshalb auch Mitglied des Lenkungsausschusses für den Bau der Limmattalbahn. Ich befasse mich deshalb seit Jahren täglich mit der LTB und gebe auch gerne zu: Manchmal mehr, als mir lieb ist. Lassen Sie mich deshalb ganz explizit als Betroffener sprechen.

Ich habe mir die Mühe genommen, alle Vernehmlassungen zu Initiativen der einzelnen Exekutiven der Gemeinden und Städte im Limmattal zu lesen beziehungsweise noch diverse Gespräche dazu zu führen. Alle Vernehmlasser sind sich einig. Man betont, dass die Bevölkerung des Limmattals die erste Abstimmung zur LTB abgelehnt hat. Gleichzeitig aber betont man auch, dass kaum anzunehmen ist, dass das Limmattaler Stimmvolk sein ursprüngliches Begehren, dass auf die Limmattalbahn als zusätzliches Verkehrsmittel verzichtet werden solle, dass es dieses Begehren durch das Entstehen einer Limmattalbahn, die diesen Namen definitiv nicht mehr verdient, als erfüllt betrachten würde. Viele Limmattaler haben heute kein Verständnis dafür, dass der Bau vor Vollendung gestoppt werden soll. Eine derart redimensionierte LTB würde der Limmattaler Bevölkerung und insbesondere der Stadt Schlieren, aber auch den übrigen kantonalen Steuerzahlern im Endeffekt deutlich mehr Nachteile als Vorteile bringen. Insbesondere hätte die Bevölkerung keinen gleichwertigen Ersatz für die bisherige Buslinie 31. Die ÖV-Anbindung würde sich bei relativ höheren Kosten tendenziell gegenüber heute verschlechtern. Das darf im Limmattal, in einem derart stark wachsenden urbanen Gebiet nicht hingenommen werden und widerspricht auch den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans. Viele bereits in Angriff genommene flankierende Massnahmen würden obsolet und in den Gemeinden und bei privaten Investoren einen Millionenschaden verursachen. Beispielsweise könnte die gewünschte Entlastung der Zen-

tren vom MIV in Schlieren und Dietikon ihre Wirkung wesentlich schlechter entfalten, da das zentrale Element der Limmattalbahn geradezu amputiert würde, wenn nur die erste Etappe umgesetzt würde und Teile der Strassenerneuerung wohl ebenfalls nicht ausgeführt werden könnten. Niemand wüsste, wie der noch zunehmende MIV aus dem Aargau Richtung Zürich sinnvoll durchs Limmattal geführt werden soll. Die Stadtentwicklungskonzepte in Schlieren und Dietikon, die nun erarbeiteten kommunalen Richtpläne und BZO (*Bau- und Zonenordnung*) und die darin erarbeitete Stossrichtung betreffend Verdichtung und Siedlungsqualität würden in wesentlichen Teilen obsolet werden. Bei den verschiedenen Investoren, die sich im Hinblick auf die Limmattalbahn bereits engagiert haben, würde sich Unmut breitmachen, was sich auf die Entwicklung des Limmattals ebenfalls negativ auswirken könnte.

Ich breche da meine Aufzählung des entstehenden Schadens ab und beschäftige mich mit einem handfesten Problem, welches die an der Zürcher-/Badenerstrasse in Schlieren lebenden Menschen beschäftigt. Die Initiative ist in der Form einer allgemeinen Anregung eingereicht worden. Bei einer Annahme dürfen bis zur Umsetzungsvorlage keine neuen Fakten geschaffen werden. Was heisst das ganz praktisch für die Baustellen-Installationsplätze im Zentrum von Schlieren? Heisst das, dass von 2019 bis 2021 im Zentrum von Schlieren ein angefangenes Bauwerk sozusagen rumliegt? Solche Baubrachen und solch Halbfertiges hat die Stadt Schlieren in der Vergangenheit zur Genüge ertragen müssen, das brauchen wir nicht mehr. Es kann auch nicht im Interesse der Initianten sein, die meist nicht primär gegen die Bahn kämpfen, sondern Angst haben, dass Altes, Liebgewonnenes verschwindet, sei dies ein Vorgarten, ein Baum oder ein Haus. Sie haben Angst vor der voranschreitenden Urbanisierung. Eine solche Angst hat ihre Berechtigung. Kann sie aber mit der Verhinderung eines sinnvollen Transportsystems wirklich bekämpft oder verhindert werden? Ich bezweifle dies doch sehr stark.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees und spreche nicht für die Fraktion der SVP.

Nehmen Sie die Mehrheit der Limmattaler Bevölkerung ernst, lehnen Sie den Antrag des Regierungsrates ab, stimmen Sie mit Nein und unterstützen Sie die Volksinitiative für den Verzicht auf den Bau einer zweiten Etappe der Limmattalbahn ab Schlieren-Geissweid bis ins aargauische Killwangen. Eine mit einer durchschnittlichen Reisege-

schwindigkeit von 22 Kilometern pro Stunde durch das Limmattal schleichende Langsambahn für Pendler löst keine Verkehrsprobleme. Nein, sie wird zu einem weiteren Stauhindernis und ist technisch und ökonomisch überholt, sind doch Elektrobusse viel flexibler und kostengünstiger.

Vor knapp dreieinhalb Jahren, am 22. November 2015, hat die Mehrheit der Stimmbürger des Bezirks Dietikon und im Limmattal anlässlich einer ersten kantonalen Volksabstimmung den Bau der Limmattalbahn mit durchschnittlich rund 57,3 Prozent Nein-Stimmen klar abgelehnt, in Dietikon waren es sogar 64 Prozent. Doch leider hatten alle im Rat vertretenen Parteien ausser meiner, der kantonalen SVP, welche die Vorlage klar ablehnte, kein Gehör für die Einwände der Direktbetroffenen. Und so scheint es, dass auch heute die direktbetroffene Bevölkerung im Limmattal durch die Mehrheit dieses Rates nicht ernst genommen wird, das haben zumindest soeben meine Vorrednerinnen und Vorredner und wahrscheinlich auch noch der eine oder die andere Nachrednerin bewiesen.

Die Verkehrssituation in der Stadt Dietikon ist jetzt schon prekär. Durch die Neuauflage der Spanisch-Brötli-Bahn wird es noch viel schlimmer. Die geplante Linienführung im Zentrum von Dietikon, insbesondere am Bahnhof, ist Zwängerei. Dazu kommt, dass Dietikon unnötig wertvolles Kulturland im «Müsli» für das Depot opfern müsste. Geradezu idiotisch ist die geplante Linienführung um das Spital Limmattal herum. Die Haltestelle soll 270 Meter vom Spital weg gebaut werden, heute fährt der Bus direkt vor den Spitaleingang. Wäre die Bahn dann einmal gebaut, müsste weiter ein Bus betrieben werden, können doch nicht alle Spitalbesucher die 270 Meter unter die Beine nehmen, ganz nach dem Motto «Keine Bahn zum Spital» oder «Ausser Kosten nichts gewesen». Hat die Mehrheit der vorberatenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, KEVU, überhaupt einen Augenschein genommen? Oder hat sie ihren Entscheid auf Ablehnung der Volksinitiative in der warmen Ratsstube gefällt? Das Votum Hoesch lässt es zumindest vermuten.

Die zweite Etappe der Bahn von Schlieren bis Killwangen soll 539 Millionen Franken kosten, und 400 Millionen davon sind reine Verschwendung, 126 Millionen sind für dringend nötige Massnahmen für den motorisierten Strassenverkehr reserviert. Zusätzlich fallen jährliche Kosten für die betroffenen Gemeinden an, so für Schlieren rund 1,2 Millionen pro Jahr. Aber es geht bei diesem Geschäft nicht nur um die Finanzen, sondern auch um die immer und immer wieder von Ihnen so hochgehaltene Lebensqualität und die Vernichtung von Fruchtfolgeflächen, sehr geehrte Damen und Herren auf der linken

Seite des Rates, und insbesondere hochverehrte Vertreterinnen und Vertreter der Grünidealistinnen aus Urdorf und anderswo.

Die Bevölkerung des Limmattals ist in den letzten Jahren rund doppelt so stark gewachsen wie im übrigen Kanton. Sie leidet unter diesem raschen Wachstum. Mit der zweiten Etappe der Limmattalbahn würde das Wachstum noch weiter beschleunigt. Und wer von Ihnen benutzt noch eine Schreibmaschine? Im heutigen Zeitpunkt des 21. Jahrhunderts ist es mehr als fragwürdig, ein starres Schienensystem in das mit den S-Bahnen bestens erschlossene Limmattal zu legen. Schon heute gibt es leistungsfähige Elektrobusse, welche flexibel dorthin fahren, wo die Nachfrage besteht, Stichwort «Spital Limmattal».

Zu guter Letzt sei noch das in Dietikon neu aus dem Boden gestampfte Limmatfeld genannt, welches unter mangelnder ÖV-Bedienung leidet und welchem das geplante Schienennetz der Limmattalbahn null und nichts bringt.

Lehnen Sie die zweite Etappe der Limmattalbahn ab, die Limmattaler Bevölkerung und der zukünftige kantonale Säckelmeister oder die zukünftige kantonale Säckelmeisterin werden es Ihnen auch danken.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Tatsache ist, dass heute in Schlieren an der Endhaltestelle Geissweid die Gleise eingebaut werden. Ein Foto von heute Morgen, sieben Uhr. (*Der Votant zeigt das Bild.*) Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), ich schenke Ihnen das Foto gerne. Wenn Sie es in Farbe haben wollen, schicke ich es Ihnen nach. Das ist Tatsache. Eine weitere Tatsache ist, dass diese Schleife, wo das Tram Nummer 2 wenden soll, so gebaut worden ist, dass Busse wie Limmattalbahn wie die Trams Nummer 2 dort verkehren können. Wenn die Limmattalbahn ja dann nicht mehr fahren würde, dann ist dieser Platz schlicht und einfach zu gross dimensioniert. Von diesen Plätzen haben wir noch einige.

Eine weitere Tatsache ist: Nehmen wir den Namen «Stopp die Limmattalbahn – ab Schlieren». Ich danke Herrn Kantonsrat Ivo Koller, er hat es bereits schon angetönt: Wird diese Volksinitiative angenommen, fährt keine Limmattalbahn. Denn von woher soll sie starten? Ab Bahnhof Altstetten, wo der Start angedacht ist? Da wird ja noch gar nicht gebaut. Erst in der zweiten Bauetappe wird dieses Stück zwischen Bahnhof Altstetten und Farbhof gebaut. Somit wird am Ende nur eine Verlängerung des 2-ers gebaut, es wird keine Limmattalbahn je fahren, wenn diese Volksinitiative angenommen wird.

Und die letzte Tatsache ist: Beim Spital Limmattal wurde angetönt, dass die Haltestelle 200 Meter weg vom Spital ist. Zum kleinen Trost:

Die Autofahrer müssen auch so weit marschieren, weil der Parkplatz am selben Ort ist wie die Haltestelle.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Jetzt muss ich doch noch etwas zu Kollege Amrein sagen: Sie sagen, die Limmattalbahn löse keine Verkehrsprobleme. Aber was Sie nicht sagen: Sie ist einer der wichtigen Puzzlesteine. Sie allein kann nicht alle Probleme lösen, das ist klar. Das Problem ist auch das Wachstum, und Sie sagen das ja selber: Das Bevölkerungswachstum wird der Region mehr Verkehr zutragen. Der Verkehr wird zunehmen, ob uns das passt oder nicht. Ich hätte auch lieber weniger Verkehr, das ist klar, aber manchmal können wir uns das nicht aussuchen. Aber ohne das Schlüsselprojekt der Limmattalbahn, das ist klar, wäre das Limmattal logischerweise noch mehr verstopft als heute. Und die Baubrachen würden das Siedlungsgebiet prägen, in Schlieren zum Beispiel, wir haben es gehört. Ist es da nicht zwingend, dass man mit offenen Augen nach vorne schaut und versucht, das Bestmögliche aus der Situation zu machen, damit das Limmattal eben auch in Zukunft lebenswert bleibt?

Sie haben auch das Depot «Müsli» erwähnt. Wir wollten das auch nicht, wir finden auch nicht, das sei der ideale Standort. Und wir wollten auch die Fruchtfolgeflächen schonen. Aber manchmal braucht es halt auch gutschweizerische Kompromisse, damit man ein übergeordnetes Projekt weiterbringen kann.

Die Bahn lenkt übrigens auch die Siedlungsentwicklung. Sie konzentriert sich auf die schon verdichteten Regionen und ist eine Möglichkeit, wie man die weitere Zersiedelung im Limmattal, wo möglich, noch stoppen oder zumindest eindämmen kann. Und es braucht auch die weiteren verkehrlichen Entlastungen, Herr Amrein, das wissen Sie, denn die Limmattalbahn ist in ein Gesamtverkehrsprojekt eingebunden. So sollen Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Engstringer Kreuzung wird ausgebaut, rechts zur Limmat gibt es Strasseninstandsetzungen, die jetzt schon mit den Bauarbeiten begonnen haben. Die Verkehrsführung wird von flankierenden Massnahmen begleitet. Wir brauchen zwingend Lösungen zur verkehrlichen Entlastung des Limmattals auf allen Ebenen, sowohl beim ÖV als auch auf den Strassen. Aber vor allem Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit sicheren Velo- und Fusswegen geniessen eine hohe Priorität, auch sie gehören zum Projekt. Wir wollen ja nicht im Verkehrschaos ersticken. Klar ist, auch wenn die Limmattalbahn-Gegner manchmal das Gegen-

teil behaupten: Es geht hier um ein Gesamtverkehrsprojekt, nicht nur um ein Bahnprojekt. Auch die beschlossenen Begleitmassnahmen auf den Strassen werden bei Annahme der Initiative infrage gestellt. Zudem profitieren auch die Zürcher davon, dass sie zum Beispiel im Industriegebiet Dietikon oder in der IKEA (*Möbelhaus in Spreitenbach*) einkaufen können. Und die Limmattaler profitieren wiederum davon, wenn die Zürcher eben nicht mit dem Auto dorthin fahren, sondern wenn sie mit der Bahn dorthin fahren können. Und es stimmt ja, das Limmattfeld, das schon gebaut ist, wird nicht direkt an die Bahn angeschlossen, aber im Niderfeld, wo die Überbauung schon beschlossene Sache ist, gibt es mehrere Haltestellen, wo die Limmattalbahn direkt hält und die der Bevölkerung dienen, damit auch sie die Bahn und nicht unbedingt das Auto benützen können. Zudem werden das Limmattal-Spital und die Kantonsschule Limmattal erschlossen, auch das sind positive Erschliessungsmöglichkeiten.

Also: Wir brauchen eine Vorwärtsstrategie, nicht eine Verhinderungsstrategie. Die kritischen Stimmen im Limmattal, klar, die müssen wir ernst nehmen, aber nicht um ein beschlossenes Projekt zu verhindern, sondern um das beschlossene Projekt, inklusive der Begleitmassnahmen, zu optimieren. Und wir brauchen die Limmattalbahn auch in der zweiten Etappe und lehnen diese Volksinitiative deshalb entschieden ab. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ich gehe davon aus, dass im «Limmattaler» (*Limmattaler Zeitung*) von heute Nachmittag oder von morgen eine neue Schlagzeile steht, nämlich «GLP – Nostalgikerin und Interessenvertreterin bricht eine Lanze für Limmattaler Immobilienhaie», zumindest so hat es vorhin geklungen. Also das hat ja so geklungen, wie wenn die Dame aus Urdorf, wenn die Elektrifizierung gelungen ist, noch für die Dampflokomotive plädiert. Und von wegen Teenagern: Zum guten Glück gibt es im Limmattal noch ein paar Bürger, die sich etwas mehr überlegen als nur bis zu ihrer Nasenspitze – und auch nicht nur dieser übermächtigen Immobilienlobby die Stange halten, sondern auch einmal Paroli bieten. Bravo! Sie von der Linken und besonders von der GLP und von den Grünen wissen alle, dass die Strassenbahn ein Medium der Vergangenheit ist. Starr im Strassenraum soll sie gebaut werden und vor allen eines sein: ein Strassenhindernis. Und Sie, die immer von erneuerbaren Energien sprechen und von neuen Techniken, halten es hier mit einem Nostalgiebähnli. Aber es ist natürlich sehr schwierig, wenn man im Limmattal ist und eingebunden wird, ob man jetzt sogar Präsident der Limmattalbahn wird – er (*Nationalrat Heinz Egloff*) sitzt

dort oben auf der Tribüne – oder ob es ein Mitarbeiter der Stadt Schlieren ist, dort sein Brot verdient und für die SP gegen das Volk politisiert.

Wahltag ist Zahhtag und die lieben Limmattaler Kolleginnen und Kollegen Politiker haben es ja schon vor ein paar Wochen am eigenen Leib erlebt. Und sie werden es auch am 24. März 2019 (*Datum der nächsten Kantonsratswahlen*) wahrscheinlich erleben und dann wird halt der eine oder die andere nicht mehr hier sitzen, sondern wieder einmal am Montagmorgen arbeiten gehen (*Heiterkeit*), und das ist auch nicht schlecht. Also, es wurde heute sehr, sehr viel heisse Luft produziert, sehr viel heisse Luft produziert (*Heiterkeit*), ich kann gar nicht so viel heisse Luft produzieren wie Sie. Es wurde sehr, sehr viel heisse Luft produziert. Und wenn wir jetzt ein bisschen in die Zukunft schauen: Hat denn das Zürcher Volk eigentlich gewusst, was das Ansinnen der Limmattaler Bevölkerung war, der Bevölkerung von Dietikon und der Bevölkerung von Schlieren? Nein, Sie haben es nicht gewusst. Und wer sich das Amtsblatt und wer sich vor allem das Mitteilungsblatt für die Wahlen angeschaut hat – die guten Leute vom Initiativkomitee hatten ja gar keine Möglichkeit, ihren Standpunkt richtig darzustellen. Und ja, natürlich, dieser Rat hier drin hat es vor ein paar Wochen auch noch abgelehnt, dass es in Zukunft anders sein könnte, und hat eine entsprechende parlamentarische Initiative (KR-Nr. 88/2017) abgelehnt.

Nein, es ist nicht wie bei einem Teenager. Man muss auch nicht überall immer mehr und mehr und mehr für die Immobilieninteressen verbauen. Das Limmattal hätte es gut, wenn es momentan auch einmal etwas Ruhe einkehren sehen dürfte und es nicht nur am rechten Zürichseeufer so ist, wo der Herr Forrer und ich herkommen. Und der Herr Forrer, ein ganz gescheiter Intellektueller von der Uni Zürich, der uns vorher erzählt hat, wie diese starre Strassenbahn die Zukunft sei. Also ich werde mich daran erinnern, wenn Sie dann wieder mal etwas von erneuerbaren Energien sagen.

Stimmen Sie mit der Bevölkerung, stimmen Sie mit der Mehrheit der Bevölkerung (*Heiterkeit*) – bei der nächsten Abstimmung wird es nicht so rauskommen, wie Sie es sehen, Herr Bischoff – und lehnen Sie diese zweite Etappe der Bahn ab. Dann fährt das Tram von Zürich bis nach Schlieren, und da gehört es auch hin. Da können die lieben SP-Vertreter abends jeweils gerade nach Schlieren und weiter in die Stadt zu ihren Parteiversammlungen fahren. Und sonst setzen Sie sich ein für einen Bus, setzen Sie sich ein für einen Elektrobus, der dann auch zum Spital fahren kann, der auch ins Neufeld fahren kann. Es ist

billiger, es ist zukunftssträchtiger und es transportiert genau gleich viele Leute.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen), Vizepräsidentin der KEVU: Sie haben jetzt einige Unterstellungen gehört, ich möchte nur auf eine antworten, auf diejenige gegen die KEVU: Die KEVU hat sich in der letzten Legislatur sehr ausführlich mit dem Projekt Limmattalbahn befasst. Unter anderem haben wir einen ganzen Morgen in Schlieren und Dietikon bei einem Augenschein verbracht und dort zu diesem Augenschein auch die Gegner eingeladen. Bei der Anhörung in der KEVU in dieser Legislatur hat sich gezeigt – auch vonseiten des Initiativkomitees –, es sind keine wesentlichen Änderungen am Projekt vorgenommen worden. Aus diesem Grund haben wir beschlossen, dass sich ein erneuter Augenschein erübrigt.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Einfach noch zu den Begrifflichkeiten: Es geht hier nicht um ein Tram, sondern es geht um eine Stadtbahn. Der Unterschied besteht im Eigentrassee. Wenn Sie diese Leistung im ÖV mit Bus haben wollen, dann brauchen Sie auch ein Eigentrassee, da ändert sich eigentlich grundsätzlich nichts daran. Nur ist die Stadtbahn einfach leistungsfähiger als der Bus. Und ich weiss nicht, wie Sie sich den ÖV der Zukunft vorstellen. Ich weiss nicht, haben Sie zu viel Captain Kirk (*aus der Serie Raumschiff Enterprise*) gesehen, dass man sich da einfach herumbeamt? Das wird wahrscheinlich eben nicht die Zukunft sein.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es wurde gesagt, das Zürcher Stimmvolk hat im November 2015 deutlich Ja gesagt zur Limmattalbahn. Und sie hat Ja gesagt zu einem Gesamtprojekt, das eben das Siedlungsgebiet, das Limmattal wirkungsvoll vom Verkehr entlasten soll. Seit Sommer 2017 wird diese erste Etappe gebaut. Ich habe ja ein Foto von Herrn Kantonsrat Pierre Dalcher erhalten. Auch der Baubeginn der zweiten Etappe ist auf Mitte 2019 vorgesehen. Ich kann Ihnen sagen: Das Projekt ist terminlich und es ist auch kostenmässig auf Kurs. Und ich kann Ihnen auch sagen: Wir geben uns sehr viel Mühe, auch die Limmattalbahn AG, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu respektieren, einzubringen, ja, es werden sogar ganze Bäume versetzt im Limmattal.

Die Volksinitiative will die zweite Etappe der Limmattalbahn nun verhindern. Ein Projektabbruch würde aber diese weitsichtige Planung, diese bisherige Planung, infrage stellen, das wurde von Herrn

Kantonsrat Bärtschiger auch gesagt, zu Recht: Es wäre eine lange Zeit der Unsicherheit, weil wir ja eine Volksinitiative in Form der allgemeinen Anregung haben. Ohne das Gesamtprojekt der Limmattalbahn, das nebst der Stadtbahn – das muss man auch erwähnen – verschiedene Massnahme auf der Strasse vorsieht, könnte man nur punktuell arbeiten. Wir müssten also in der Folge über punktuelle Einzelmassnahmen diskutieren. Und ich kann auch sagen: Diese Massnahmen wären nicht annähernd so gross und nachhaltig, und auch die Kosten wären ganz sicher nicht geringer.

Die Limmattalbahn wurde von Beginn weg als Gesamtprojekt geplant und auch so in die Ausführung gegeben. Die Aufteilung der Kreditbeschlüsse war nur auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes abgestimmt. Anfangs Februar dieses Jahres hat ja der Bund dies im Rahmen der Vernehmlassung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation auch bestätigt. Der Bund will – da müssen Sie gut zuhören – knapp die Hälfte der für den ÖV reservierten Mittel der Limmattalbahn zur Verfügung stellen, und das ist ein starkes Zeichen aus Bern und spricht für den grossen Nutzen der Limmattalbahn. Es wäre für mich als Volkswirtschaftsdirektorin eben nicht nur schade, sondern es wäre auch ein Affront gegenüber dem Kanton Aargau und es wäre ein Affront gegenüber dem Bund, wenn der Kanton Zürich nun einfach so eine Kehrtwende machen würde. Das würde nicht verstanden.

Die Standortgemeinden stehen nach wie vor hinter dem Projekt. Wir haben das evaluiert, alle Stadt- und alle Gemeindevorstände aus dem Limmattal haben ihre zustimmende Haltung ausgedrückt. Ein Verzicht auf die Fortsetzung der Stadtbahn bis Killwangen-Spreitenbach hätte schwerwiegende Folgen für das Limmattal, aber auch für die Kantone Zürich und Aargau. Es könnte in den kommenden Jahren keine wirkungsvolle Verkehrsversorgung sichergestellt werden. Und auch finanziell ist ein Abbruch des Projektes zu diesem Zeitpunkt nicht zu verantworten. Der Kanton Zürich müsste aufgelaufene Planungsleistungen von 30 bis 35 Millionen Franken und der Kanton Aargau – es wurde gesagt – solche von 10 bis 15 Millionen Franken einfach ohne Gegenwert abschreiben. Das ist der klare Grund, warum die Zürcher Regierung die Volksinitiative zur Ablehnung empfiehlt.

Und erlauben Sie mir hier noch eine Schlussbemerkung: Es zeigt sich ja hier im Rat eine deutliche, eine sehr deutliche Ablehnung der Volksinitiative, und ich glaube, das ist ein starkes Zeichen, das Sie hier als Parlament geben. Es ist auch ein starkes Zeichen zugunsten der Demokratie. Ich möchte Ihnen dafür ganz herzlich danken. Ich weiss, dass dies nicht selbstverständlich ist, so ein deutliches Zeichen.

Und es wurde auch hier im Rat ja durch dich, Hans-Peter Amrein, die andere Stimme geltend gemacht. Ich weiss, diese gibt es auch. Und trotzdem finde ich es sehr bemerkenswert, dass Sie hier dieses Zeichen wahrscheinlich setzen werden. Und ich glaube, damit können wir gestärkt – wirklich gestärkt – in diese Volksabstimmung gehen. Herzlichen Dank.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 1 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der GLP zum Tempo der Exekutive bei der Inkraftsetzung von Gesetzen

Christoph Ziegler (GLP, Elgg): Im Namen der GLP verlese ich eine Fraktionserklärung zum Thema «Die Exekutive, die ausführende Gewalt?».

Der Regierungsrat scheint es bei seiner Arbeit nicht immer gleich dringend zu haben. Oft geht es schnell. Wenn es dem Regierungsrat passt, dann kann es schnell gehen. Letzten Dezember 2018 galt es, im Schnellzugstempo ein Gesetz für eine Notfallnummer zusammenzuzimmern. Zeit für eine saubere Beratung gab es nicht, weshalb schon im Rat Vorstösse zur Nachbesserung angekündigt und dann noch vor

Inkraftsetzung des Gesetzes eingereicht wurden. Und jetzt lesen wir heute in den Regionalzeitungen, dass diese Notfallnummer die Erwartungen nicht erfüllen kann, dass sie die Spitäler – mindestens noch – nicht entlastet, dass zu wenig Personal auf die Schnelle rekrutiert werden konnte. Wen wundert es? Schnell ging es auch beim Notfallgesetz nach dem Bundesgerichtsurteil zu den Heimplatzierungskosten. Da wurde von der Regierung Druck gemacht, auf Tempo gebolzt.

Aber manchmal geht es langsam, zu langsam. Wenn es dem Regierungsrat nicht passt, dann geht es unendlich langsam. Wir sprechen vom KJG (*Kinder- und Jugendheimgesetz*). In der Beratung des neuen Kinder- und Jugendheimgesetzes wurde seitens des Regierungsrates mehrmals betont, wie wichtig die zeitnahe Einführung des neuen KJG ist. Während der ganzen Beratung war die Rede von einer schnellen, dringlichen Umsetzung. Das war mit ein Grund, weshalb der Kanton auf die Genehmigung der Verordnung verzichtete, da eine solche die Umsetzung des Gesetzes um ein bis zwei Jahre verzögern würde. In der KBIK (*Kommission für Bildung und Kultur*) hiess es von der zuständigen Person: Die voraussichtliche Inkraftsetzung sei am 1. Januar 2019. Als der Regierungsrat merkte, dass er mit dem Status quo besser fährt, wurde plötzlich kommuniziert, dass die Inkraftsetzung erst am 1. Januar 2021 sein werde. In seiner länglichen Antwort auf die Anfrage 12/2018 werden nun ganz viele Ausreden gesucht, weshalb das beschlossene Gesetz erst drei Jahre später nach dem Kantonsratsbeschluss in Kraft gesetzt werden könne. Es kommen Punkte zur Sprache, die nie erwähnt wurden, Ausreden eben. Denn wenn es dem Regierungsrat nicht passt, dann geht es unendlich langsam. Ganz allgemein stellt sich hier übrigens die Frage: Wie lange dauert es eigentlich, bis ein beschlossenes, überfälliges Gesetz umgesetzt wird?

Es ist schon erstaunlich, wie es manchmal nicht schnell genug und manchmal nicht langsam genug gehen kann. Wir Grünliberale erwarten von der Exekutive, dass sie die Gesetze ausführt – ohne Wenn und Aber, ohne politisch motivierte Verzögerung. Das wäre genau die Aufgabe der Exekutive.

3. Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 5. Dezember 2017 zur parlamentarischen Initiative von Peter Vollenweider
KR-Nr. 310a/2015

Erich Bollinger (SVP, Rafz), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Diese PI hat eine längere Vorgeschichte, welche denjenigen, die dem Rat schon länger angehören, wahrscheinlich bestens bekannt ist: Der Kantonsrat hat bei der Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli», Vorlage 4946a, eine Version des Eigentümerschutzes beschlossen, die vom Bundesgericht als unzulässig qualifiziert worden ist. Die parlamentarische Initiative von Peter Vollenweider greift nun wörtlich auf den damals von der vorberatenden KPB ursprünglich vorgeschlagenen, moderateren Text zurück, der vom Bundesgericht als zulässig taxiert worden ist.

Die politischen Fronten bei der inhaltlichen Diskussion der Sache verlaufen noch immer gleich wie damals: Nach Meinung der Mehrheit ist das private Eigentum bestmöglich zu schützen, insbesondere wenn dieses, wie das bei den Uferwegen eben der Fall ist, politisch immer wieder infrage gestellt wird. Auch wenn eine Abwägung der Interessen stets im Einzelfall stattzufinden hat, hält die Mehrheit fest, dass bei Planung und Realisierung solcher Projekte der Bewahrung des privaten Eigentums von Beginn weg, also bereits bei der Planung, besonderes Augenmerk zu schenken ist. Die Beanspruchung von privatem Eigentum ist zu vermeiden. Das ist eine Anweisung an die Exekutive und die Verwaltung, die mit der Planung von Uferwegen befasst sind.

Da der Kanton zudem über längere Zeit jährlich 6 Millionen Franken für Uferwege ausgeben soll, ist es nach Meinung der Mehrheit richtig und mehr als nur angezeigt, das Anliegen des bestmöglichen Schutzes des privaten Eigentums im Falle der Uferwege konkret im Gesetz festzuhalten.

Die Minderheit lehnt die Initiative mit folgender Begründung ab: Eine Interessenabwägung hat mit oder ohne die beantragte Gesetzesänderung im Einzelfall stattzufinden. Der Sinn der parlamentarischen Initiative wird von der Minderheit damit auch grundsätzlich infrage gestellt. Wenn die Wirkung der kantonalen Gesetzesänderung aber tatsächlich diejenige ist, dass bei der Planung und Realisierung von Uferwegen von den planenden kantonalen Stellen eine Enteignung im Falle von Uferwegen gar nicht mehr erst angedacht werden darf, wird die Gesetzesänderung von der Minderheit entschieden abgelehnt. Mit einer solchen Verhaltensanweisung an die Exekutive würden nämlich nach Meinung der Minderheit Grundbesitzer mit Uferanstoss gegenüber allen anderen Grundbesitzern bevorzugt.

Als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich dem Rat, der Mehrheit der KPB zu folgen und der parlamentarischen Initiative zuzustimmen.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Ich mache keinen Hehl daraus, dass für die SVP das Grundeigentum eine hohe staatspolitische Bedeutung besitzt. Das Eigentum schafft Identifikation in der unmittelbaren Umgebung, ja, sogar auch für unser Land. Diese Bedeutung des Eigentums kann in unserem Parteiprogramm nachgelesen werden. Ja, es bestimmt in grossem Masse auch unser Schaffen.

Der Bundesgerichtsentscheid vom 4. November 2015 hob den Beschluss des Kantonsrates vom 25. November 2013 auf, da dieser nach Bundesgericht zu restriktiv daherkam. Gleichzeitig deutet das Bundesgericht in diesem Entscheid an, welcher Wortlaut in Paragraph 28c, Strassengesetz, akzeptiert werden kann. Genau über diesen Wortlaut stimmen wir in dieser PI für den Paragraphen 28c des Strassengesetzes heute ab.

Mit grosser Genugtuung stellten wir im Entscheid des Bundesgerichts fest, dass die Eigentumsgarantie gemäss Artikel 26 der Bundesverfassung weiterhin die zentrale Rechtsgrundlage für den Schutz des Eigentums in unserem Rechtssystem bildet. Im Falle der Erstellung von Uferwegen können nicht gegen den Willen der Eigentümer private Grundstücke beansprucht werden. Eine Enteignung für Uferwege darf nur ausnahmsweise vorgenommen werden. Mit dem vorgeschlagenen Wortlaut des Paragraphen 28c im Strassengesetz wird eine Vorstrukturierung der Interessenabwägung vorgenommen. Nach Bundesgericht ist dies möglich.

In der regierungsrätlichen Stellungnahme vom 28. Juni 2017 unterstützte der Regierungsrat auch die Formulierung der PI, da das Bundesgericht sich bereits zu Paragraph 28c Strassengesetz geäussert hat. Für die SVP ist somit klar: Unterstützen Sie den Kommissionsantrag der KPB. Somit wissen Sie, welchen Schutz Ihr Eigentum im Kanton Zürich besitzt. Danke.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Geschätzte Initianten, sind Ihnen Seeanstösser mehr wert als alle anderen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer? Wir alle kennen die Antwort, denn genau diese Wertung vollziehen Sie mit diesem Vorstoss und genau diese Ungleichbehandlung erschaffen Sie mit diesem neuen Paragraphen. Und dieser rostige Paragraph kommt ausgerechnet von der Seite, die sich dauernd über neue Gesetze beschwert. Mit dieser Gesetzesänderung erreichen Sie in

erster Linie, dass diverse juristische Auseinandersetzungen geschaffen werden und dass schlussendlich die Gerichte über jeden noch so kleinen Seeuferweg entscheiden werden. Denn niemand, aber auch wirklich niemand kann Ihnen genau sagen, wann ein Uferwegabschnitt den im Paragrafen genannten unverhältnismässigen Aufwand verursacht. So überlassen wir als Kantonsrat mit diesem Paragrafen die Deutungshoheit offiziell den Juristen. Aber wahrscheinlich ist genau das Ihr Ziel. Denn Sie wissen, dass Sie damit die Realisierung aller Seeuferwege verzögern und verhindern können, und bevorzugen dadurch eine klitzekleine Minderheit von Seeanstössern gegenüber der ganzen restlichen Bevölkerung. Sieht so eine Politik fürs Volk aus? Und trotzdem tun Sie es erneut. Nach dem Schiffszuschlag, der Plünderung des Fonds für den öffentlichen Verkehr und der Reduktion der Prämienverbilligungen starten Sie mit diesem Paragrafen einen neuen Angriff auf die öffentliche Nutzung allgemeiner Güter, wie den öffentlichen Seezugang.

Erklären Sie Ihren Wählern, geschätzte Vertreterinnen und Vertreter der SVP, doch einmal, weshalb ein Landwirt sein Land für eine Verbreiterung der Autobahn an den Bund abtreten soll, hingegen ein Villenbesitzer in Zollikon davon verschont bleiben soll. Und den Vertreterinnen und Vertretern der CVP empfehle ich, die Äusserungen Ihres ehemaligen Stadtrates Gerold Lauber nach den Stadtzürcher Wahlen etwas ernster zu nehmen, der das Scheitern der CVP in der Stadt Zürich darauf zurückführte, dass sich die CVP von der politischen Mitte verabschiedet und sich vorbehaltlos in die Arme der FDP und der SVP geworfen hat. Genau das gleiche Phänomen kennen wir bestens aus dem Kantonsrat und genau heute tun Sie es wieder mit Ihrer Unterstützung für diese parlamentarische Initiative.

Ich komme zum Fazit: Diese Vorlage ist nicht nur in höchstem Masse ungerecht und widerspricht dem Prinzip der Gleichbehandlung. Sie ist sogar gefährlich, weil sie den Zugang zu einem wichtigen öffentlichen Gut, dem See, für fast die ganze Bevölkerung verunmöglicht. Und gleichzeitig wird diese Änderung den Steuerzahler sehr viel Geld kosten, da die öffentliche Hand die erwähnten zahlreichen Rechtsfälle finanzieren muss und gleichzeitig ein besserer Zugang zum See verhindert wird.

Sagen Sie Nein zu diesem unsäglichen und elitären Paragrafen.

Sonja Rueff (FDP, Zürich): Der Seeuferweg hat uns schon oftmals beschäftigt und wird dies wohl auch in der Zukunft tun. Die heutige PI beinhaltet eine Anpassung von Paragraf 28c im Strassengesetz. Die PI

wurde eingereicht, nachdem das Bundesgericht die im Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zürisee für alli» durch den Kantonsrat beschlossene Formulierung für unzulässig erklärt hat. Die mit der PI beantragte Änderung wurde ausdrücklich als zulässig erachtet. Die Formulierung von Paragraph 28c verhindert keinen Seeuferweg, aber er schützt das Privateigentum. Auch dies ist ein Grundsatz, den wir von Verfassung wegen beachten müssen, auch wenn die Prioritäten von linker Seite anders gesetzt werden. In die Abwägung der Zulässigkeit eines Seeuferwegs wird der Aufwand beziehungsweise der unverhältnismässige Aufwand miteinbezogen, und zwar bereits bei der Planung. Dies ist gemäss Bundesgericht zulässig. Ebenfalls wird berücksichtigt, dass der finanzielle Aufwand verhältnismässig sein muss, was er nicht wäre, wenn für die Errichtung gewisser Uferwege eine hohe Entschädigung geleistet werden muss. Auch dies, die Zahlung von Entschädigungen, ist eine Vorschrift unserer Rechtsordnung, die beachtet werden muss.

Diese Sonderregelung bei einem Uferweg gegenüber anderen Strassenanlagen ist gerechtfertigt, weil ein Uferweg der Erholung dient und Strassen und Wege Erschliessungs- und Verbindungsachsen bilden, somit die Grundlage für eine effiziente Bodennutzung sind.

Das Argument, dass die jetzige Regelung die Verwirklichung des Seeuferwegs um den Zürichsee herum erschweren wird, unterstreicht die Tatsache, dass ein durchgängiger Seeuferweg ohnehin ein Murks ist. Hingegen gibt es bereits heute streckenweise attraktive Wege, die auch nicht direkt entlang des Ufers führen.

Die FDP steht ebenfalls dazu, dass sie dem Privateigentum den höchsten Schutz gewähren will. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir haben es bereits gehört, das Grundeigentum ist zu Recht in der Bundesverfassung geschützt, und das unterschreiben auch wir. Wir möchten auch keinen Seeuferweg, der ausschliesslich auf Enteignungen basiert, aber wir sind der Ansicht: Das bestehende Enteignungsrecht ist mit Abstand ausreichend. Wir haben dort drin hohe Hürden verankert, einerseits planerisch mit der Interessenabwägung, die das öffentliche Interesse am Seeuferweg mit den berechtigten Grundeigentümerinteressen abwägen muss, und dann auch die finanzielle Entschädigung, die fällig wird und damit sicher auch eine Hürde darstellen wird.

Wir haben aber heute hier im Kantonsrat, oder eigentlich in dieser Legislatur im Kantonsrat, eine bürgerliche Politik, die eine ganz klare Hierarchie der Interessen vornimmt. Zuallererst steht das Auto.

Dann kommt der Zürichseeanstösser oder der Grundeigentümer mit Zürichseeanstoss, dann kommen die anderen Grundeigentümer und irgendwann, ganz am Schluss, kommen die öffentlichen Interessen der Bürgerinnen und der Bürger. Nachgelagert ist also der Gemeinssinn.

Einfacher, als den Seeuferweg gemäss der bürgerlichen Politik zu machen, erscheint es mir, wenn man die Leute dort enteignen würde, um eine Busbucht zu erstellen (*Heiterkeit*). Es scheint mir – hier bei diesem Geschäft beispielsweise –, dass bei gewissen Kantonsräten, die gesagt haben «Ich achte das Gesetz und die Verfassung auf Bundes- und auf Kantonsebene», gelegentlich das Gelöbnis vergessen gegangen ist. Dementsprechend musste dieses Gesetz, mussten diese Bestimmungen auch vom Bundesgericht kassiert werden und es muss jetzt eine abgeschwächte Formulierung verankert werden.

Die Gesetzesänderung ist inhaltlich nicht nötig und daher einfach abzulehnen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Wenn wir uns die Attraktivitätsrankings anschauen, mit denen man international verschiedene Städte vergleicht, dann schneidet Zürich ja meistens relativ gut ab. Das hat sicher verschiedene Gründe. Ein Grund mag aber sicher sein, dass es einen guten öffentlichen Raum hat mit einigermaßen zugänglichen Naherholungsgebieten, das Seeufer in der Stadt Zürich zum Beispiel ist grösstenteils öffentlich zugänglich. Stellen Sie sich jetzt vor, das wären alles Einfamilienhäuser rund um den See herum und da wäre eine Zwei-Meter-Hecke, die die Sicht auf den See versperrt von der Chinawiese bis zur Roten Fabrik. Und jetzt stellt man sich die Quizfrage: Wäre dann die Attraktivität eher grösser oder tiefer? Die Antwort ist, denke ich, relativ klar. Es schmälert die Attraktivität, wenn es einen See hat und man keinen Zugang dazu hat. Aber es scheint mir so, als ob dies hier der angestrebte Zustand der Ratsmehrheit von CVP, FDP und SVP sei, weil Sie ja am liebsten alles privat haben möchten. Mir scheint es, dass in diesem Rat das Verständnis für Interessenabwägungen grundsätzlich erodiert ist. Wie schon beim Wassergesetz haben Sie zahlreiche öffentliche Interessen geschwächt, indem Sie sagen «Wir wollen eigentlich nur die privaten Interessen stärken». Es ist nun halt eine Interessenabwägung, und wenn Sie in einer Interessenabwägung das eine Interesse stärken, so schwächen Sie das andere, so einfach ist das. Sie sind im Grundsatz halt Vertreter von Partikularinteressen, das kann man ja auch verstehen. Es wäre vielleicht sinnvoll, wenn Sie das auch sagen würden.

Nun, in dieser PI geht es darum, dass das öffentliche Interesse des Seeuferweges – das ist Paragraph 28b, der im Strassengesetz verankert ist –, dass dieses öffentliche Interesse wieder geschwächt werden soll, nämlich mit dem Paragraphen 28c, der sagt, dass man nur im ganz extremen Fall enteignen darf. Pierre Dalcher und Sonja Rueff, Sie haben viel von Eigentum gesprochen. Das Eigentum ist geschützt in der Bundesverfassung und im ZGB (*Zivilgesetzbuch*), es ist detailliert geregelt, unter welchen Umständen es möglich ist, zu enteignen, teilweise auch noch in der Raumplanung. Das Eigentum ist geschützt, es braucht nicht einen besonderen zusätzlichen Schutz im Strassengesetz. Und um es nochmals klar zu machen: Jede Einschränkung des privaten Eigentums braucht erstens eine gesetzliche Grundlage, zweitens ein öffentliches Interesse und es muss verhältnismässig sein, unabhängig davon, was Sie jetzt in diesem Strassengesetz verankern. Zusätzlich ist festzuhalten: Es gibt noch andere Gesetze national. Im RPG (*Raumplanungsgesetz*) ist festgehalten, dass der Zugang zu den Gewässern erleichtert werden soll. Das vergessen oder ignorieren Sie. Ein permanenter Seeuferweg ist ein Mittel dazu, um den Zugang zu den Gewässern zu erleichtern. Diese PI will dieses öffentliche Interesse abschwächen, diese PI gehört darum abgelehnt. Danke.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich spreche für die CVP und auch als Mitunterzeichner der parlamentarischen Initiative, diese hat ja schon eine fast ewige Vorgeschichte. Lassen Sie mich ebenfalls nochmals kurz zurückblenden: Ausgehend von zwei Volksinitiativen zum Thema «Seeuferweg» hat der Kantonsrat am 29. August 2011 einen Gegenvorschlag beschlossen, der den Bau und die Finanzierung von Seeuferwegen regelt. Und besonders umstritten war dabei die Frage, ob hierzu privates Grundeigentum enteignet werden darf. Es lag damals in der Beratung auch ein Antrag vor, den wir vonseiten der CVP als tauglich anschauten. Er stammte von der damaligen Kantonsrätin Carmen Walker Späh. Leider erhielt der Antrag keine Mehrheit. Der SVP ging die Formulierung zu wenig weit, sie wollte den absoluten Schutz. Und diese Dickköpfigkeit hat sich nicht gelohnt, das Bundesgericht hat den Entscheid dann im November 2015 korrigiert, und wir sind nun wieder an dem Ort, wo wir vor etwa sieben Jahren schon einmal standen und die falsche Abzweigung nahmen.

Mit vorliegender PI nehmen wir die Formulierung auf, die wir schon bei Behandlung des Gesetzes im Sommer 2011 bevorzugt hätten. Konkret soll eine Enteignung ausnahmsweise zulässig sein, wenn eine andere Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist. Wir von der CVP finden es wichtig, dass

die Öffentlichkeit Zugang zum See hat. Er ist, wie es auch von Martin Neukom richtig gesagt wurde, Teil unserer Lebensqualität. Und wir sind auch überzeugt, dass es Abschnitte gibt, deren Bau sich lohnt. Wir sind aber auch der Meinung, dass Enteignungen nur in absoluten Ausnahmefällen das Mittel der Wahl sein sollen. Und mit der vorliegenden Formulierung erhalten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer den grösstmöglichen Schutz, was wir für angemessen anschauen. Die Formulierung wurde ja vom Bundesgericht – für diejenigen, die sich mit dem Urteil beschäftigt haben – explizit als zulässig erachtet. Die grosse Frage ist ja, ob man diese Verkehrsanlage anders behandeln soll als eine andere. Und hier schliessen wir uns dem Regierungsrat an. Er schreibt, dass eine Ungleichbehandlung möglich sei, wenn sachliche Gründe dafür vorliegen. Ein solcher sachlicher Grund liege hier vor, ich zitiere hiermit den Regierungsrat. Für uns gibt es einen Unterschied, ob der Staat privates Land für eine Eisenbahn oder für einen Wanderweg braucht, und darum geht es hier letztlich. Aus diesen Gründen unterstützen wir diese parlamentarische Initiative.

Ich nutze noch die Gelegenheit, vielleicht erlauben Sie mir dies, wenn ich in meiner Funktion als Wädenswiler Stadtpräsident noch eine Frage an die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) stellen darf: Es gibt ja noch eine andere Frage, die besonders für betroffene Gemeinden von einem bestimmten Interesse ist, und zwar die Frage des Gemeindebeitrags. Damals, als man diesen Seeuferweg-Kompromiss schloss und die 6 Millionen ins Budget aufnahm, da legte dieser hohe Rat auch fest, dass die Standortgemeinde 20 Prozent der Gesamtkosten zu tragen habe. Nun ist die Frage aufgetaucht, ob dieser Gemeindebeitrag überhaupt in der Kompetenz der Standortgemeinde liege oder ob er nicht vielmehr als gebunden deklariert werden müsste. Aus Sicht einer betroffenen Exekutive – und ich vermute, auch aus Sicht einer Mehrheit der Bevölkerung – wäre es schwer zu verstehen, wenn wir zu diesem finanziellen Beitrag nichts zu sagen hätten. Darum wäre ich sehr dankbar zu erfahren, wie die Volkswirtschaftsdirektion die Frage der Gebundenheit beurteilt. Falls Frau Volkswirtschaftsdirektorin dazu etwas sagen könnte, wäre ich sehr dankbar, und sonst werden wir ja sicher in Kürze über dieses Thema separat beraten. Ich möchte einfach aus meiner Sicht nochmals daran erinnern – und mein Erinnerungsvermögen ist noch einigermaßen intakt: Der Beitrag von 20 Prozent wurde damals eingeführt, um sicherzustellen, dass der Seeuferweg nur dort gebaut wird, wo dies von der Gemeinde mitgetragen wird. Und das bedeutet eigentlich: Es kann nicht um eine Gebundenheit gehen.

Ich komme zum Schluss: Wir unterstützen die PI. Wir finden, Grundeigentum sollte nur in Ausnahmefällen enteignet werden können. Und ich bin sehr dankbar, wenn wir die Frage der Gebundenheit klären können. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): 18 und 32 gibt 50. Es bleiben uns also noch über drei Jahrzehnte, um das hehre Leitbild der Regierung mit dem schlichten Titel «Zürichsee 2050» vollständig umzusetzen. Das würde sich lohnen, denn dort drin stehen so geschmeidige Sätze wie «Fusswege sind attraktiv und durchgängig gestaltet» oder «Der Seeuferweg ist wo möglich entlang des Ufers gebaut».

Aber weil es einer Gruppe unbeugsamer und unbelehrbarer Individuen seltsamerweise gelungen ist, ebenso unbeugsame und unbelehrbare Politiker auf ihre Seite zu ziehen, wird die Realisation eines Seeuferweges künftig eine noch schwerere Position haben, als er bis jetzt ohnehin schon hatte. Warum die Eigentumsinteressen einiger weniger so viel höher gewichtet werden als berechtigte Anliegen der Allgemeinheit, lässt sich mit dem gesunden Menschenverstand nicht erklären, zumal der Artikel 36 der Bundesverfassung in Sachen Eigentumschutz ja schon sehr weit geht.

Ist es der kaum erfüllbare Wunsch, irgendwann ebenfalls in der ersten Reihe mit Seeanstoss zu sitzen? Wenn ja, dann sollten zumindest diejenigen davon Abschied nehmen, die nicht 20 Millionen und mehr für ihre künftige Bleibe ausgeben können. Oder ist es die Angst, irgendwann selber Opfer einer Enteignung zu werden? Wenn ja, dann möchte ich die Frage aufwerfen – und sie wurde schon verschiedentlich gestellt heute Morgen –, warum privates Grundeigentum beim Bau von Seeuferwegen besser geschützt ist, als es das Strassengesetz vorsieht. Ist es die Unvereinbarkeit mit dem liberalen Gewissen? Wenn ja, warum nehmen die Initianten dann in Kauf, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung Anrainer verschiedener Fusswegkategorien nicht gleich behandelt? Ich kann verstehen, dass sich die paar wenigen Betroffenen gegen die Kratzer an ihrem direkten Seeanstoss wehren, aber ich werde wohl nie begreifen, warum ein öffentlicher Uferweg weniger wert sein sollte als zum Beispiel die Begradigung einer Strasse, zumal ein attraktives, zu Fuss oder mit dem Velo gut zugängliches Naherholungsgebiet den motorisierten Verkehr sogar noch reduziert.

Kompromisse einzugehen, gehört in einer Demokratie zum politischen Alltag. Aber bei dieser PI geht es nicht um einen Kompromiss. Es geht schlicht und einfach darum, historisch gewachsene Privilegien einiger Glücklichen um jeden Preis schützen zu wollen, selbst um den

Preis, dass wohl über 99 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger enttäuscht sein werden.

Mit der neuen Regelung wird die Realisierung eines Seeuferweges, der diesen Namen auch verdient, praktisch verunmöglicht. Und das ist auch deshalb so schlimm, weil damit der Volkswille auf der Strecke bleibt. Weil die EVP als Volkspartei gerade auch die weniger Privilegierten unserer Gesellschaft vertritt, lehnen wir diese PI entschieden ab.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Es ist ja schon interessant, wie hoch die Emotionen auf der anderen Ratsseite immer gehen, wenn es hier um Grundeigentum und Interessen privater Grundbesitzer geht. Das ist also schon sehr speziell, wir haben das beim Wassergesetz gesehen, jetzt hier wieder. Frau Rueff hat gesagt, das Privateigentum müsse den höchsten Schutz geniessen. Nun, wir haben ja eine Bundesverfassung, und dort gibt es verschiedene Freiheitsrechte. Es gibt auch die Meinungsäusserungsfreiheit, es gibt die Versammlungsfreiheit. Die landläufige Meinung ist eigentlich, dass vor allem die ideellen Freiheitsrechte eine spezielle Position haben und besonders geschützt werden sollen. Aber in Ihrem Staatsverständnis ist die heiligste Kuh das Privateigentum an Grund und Boden. Dann innerhalb dieser heiligen Kuh haben Sie auch noch eine ganz spezielle Reihenfolge: Es ist nämlich so, dass diejenigen, die schon privilegiert sind, noch mehr privilegiert werden sollen. Das sind diejenigen, die eine schöne Liegenschaft am See haben. Diese sind ja schon eher vom Glück gesegnet. Und wer schon vom Glück gesegnet ist, den soll man doch auch noch besonders schützen. Das ist es, was Sie mit dieser PI machen, das ist Ihr Weltbild. Sie werden ja wohl verstehen, dass wir ein bisschen ein anderes Weltbild haben, das haben wir, glaube ich, schon zur Genüge dargetan. Wir sind ziemlich demokratisch veranlagt, auch was den Seezugang betrifft, und wir können uns doch immerhin auf das eidgenössisch Raumplanungsgesetz stützen, wo auch steht, man müsse mit planerischen Massnahmen den Zugang zu den öffentlichen Gewässern erleichtern. Das ist das, was der Bundesgesetzgeber uns vorschreibt. Wir machen genau das Gegenteil. Ein Grund für dieses Sonderrecht besteht nicht. Wir wissen, Enteignungen sind sehr schwierig durchzuführen.

Jetzt haben Sie von der Gegenseite auch gesagt, und das zeigt auch Ihr Weltbild: Ja, das dient ja nur der Erholung. Eisenbahnen dienen der Mobilität, dem Verkehr, dort kann man einen Haufen Geld verdienen. Bei der Erholung – das wissen wir, es gibt auch eine Tourismusindust-

rie –, aber bei der Erholung wird nicht Geld verdient, das hat einen geringeren Stellenwert. Woher nehmen Sie das, dass das einen viel höheren Stellenwert hat als die Erholung? Die Erholung dient doch dem grossen Teil der Bevölkerung. Wer hart arbeitet, muss sich auch erholen. Wieso das öffentliche Interesse der Mobilität höher sein soll als dasjenige der Erholung, das weiss ich nicht. Aber das ist genau Ihr Weltbild. Ich kann Ihnen nur sagen: Ein solches Weltbild lehnen wir vollkommen ab. Wir sind nicht dafür, Privilegierte noch mehr zu privilegieren. Wir sehen keinen Grund, Privateigentum noch zusätzlich am Ufer zu schützen, sondern wir sind eben für einen möglichst grossen Zugang für alle am Seeufer. Ob es an diesem Zürichsee schön ist oder nicht so schön, das sei dahingestellt, das ist auch sehr individuell. Aber das ist ein Interesse, das es zu schützen gilt. Deshalb lehnen wir diese PI ab.

Peter Häni (EDU, Bauma): Für die EDU bringen es die Initianten auf den Punkt, den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern privater Grundstücke den maximal möglichen Schutz ihres Grundeigentums zu gewähren und das Risiko finanzieller Konsequenzen für den Kanton Zürich durch einen Uferweg zu minimieren. Da im Kanton Zürich konkret über längere Zeit jährlich 6 Millionen Franken für den Uferweg ausgegeben werden sollen, ist es richtig, am Anliegen des bestmöglichen Schutzes des privaten Eigentums im Falle der Uferwege im Gesetz festzuhalten. Auch der Regierungsrat kommt in seinem Bericht zum Schluss, dass beim Bau eines Seeuferweges das private Recht des Grundeigentums anders zu gewichten sei als bei anderen Verkehrsprojekten. Diese Haltung wird auch im Rechtsgleichheitsgebot gestützt. Gemäss Artikel 8 Absatz 1 der Bundesverfassung wird festgehalten, dass alle Verkehrsanlagen gemäss Strassengesetz gleich zu behandeln seien. Eine Ungleichbehandlung ist jedoch möglich, wenn sachliche Gründe dafür vorliegen. Es kann nicht sein, dass für den Bau eines Uferweges mit der gleichen Härte vorgegangen werden kann, sollte es zu Enteignungen kommen, wie bei anderen Verkehrsprojekten. Schon da sieht man: Es kann anders gewichtet werden, wenn sachliche Gründe vorliegen.

Die EDU ist klar für den bestmöglichen Schutz des privaten Grundeigentums und wird der PI zustimmen. Besten Dank.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Diese PI hat eine lange Geschichte, die auf der Volksinitiative «Seeuferweg für alle» basiert. Wir haben heute schon einiges dazu gehört. Das Schützen des Eigentums ist ein

legitimes Verhalten des Menschen. Das machen wir alle so, auch die Linken, die diese Vorlage nicht unterstützen. Durch die attraktive Lage, wenn man am See wohnen darf, ist es aus Sicht der BDP notwendig, hier mehr Schutz für das Privateigentum zu erlangen. Es ist halt doch ein Unterschied, ob der Weg am Haus vorbei an einem See liegt oder sonst irgendwo im Kanton. Das Recht soll Recht bleiben und den Eigentümern die notwendigen Möglichkeit in die Hand geben, wenn es um ihr Grundstück an einem See geht. Meistens sind das Grundstücke, die seit jeher in privatem Eigentum sind. Die einen haben halt Glück, andere weniger. Ich persönlich würde auch gerne direkt am See wohnen können, aber es ist halt nicht so. Deswegen stelle ich aber keine Ansprüche an Besitzer mit Grundstücken an einem See.

Mit dieser Gesetzesänderung ist ein möglichst grosser Schutz des Eigentums an einem See gewährleistet, und die BDP unterstützt diese Gesetzesänderung einstimmig.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich möchte dieser Diskussion ein bisschen eine andere Wendung geben und starke Zweifel anmelden, ob die beantragte Gesetzesänderung denn überhaupt zulässig ist. Und zweitens – anders als meine Vorredner von jener Ratsseite – möchte ich auch meine Zweifel an der Wirksamkeit dieser Gesetzesänderung anbringen, und zwar im Sinne der Antragsteller: Der beantragte Text wird, so wie er vorliegt, nämlich den Seeuferweg kaum verhindern können.

Die Mehrheit der KPB erachtet die hier beantragte Änderung des Strassengesetzes als rechtlich zulässig und stützt sich dabei auf das Bundesgericht. Wir haben jetzt mehrmals gehört, das Bundesgericht hätte explizit gesagt, dass dieser Text zulässig sei. Das stimmt so nicht, Sie haben offenbar diesen Entscheid nicht gelesen. Im Bundesgerichtsentscheid wird lediglich auf die Beschwerde von Davide Loss eingegangen und die vorliegende Formulierung wird nebenbei erwähnt, und dies auch nur unter Gesichtspunkten der Beschwerde von Davide Loss, und das sind formelle Gesichtspunkte. Wie sie sich zu anderen übergeordneten Rechtstexten verhält, hat das Bundesgericht nicht beurteilt. Es ist daher durchaus fraglich, ob mit der vorliegenden Formulierung dem Rechtsgleichheitsgebot tatsächlich Genüge geleistet wird. Wir lesen nämlich in der Stellungnahme der Regierung, dass eine Privilegierung der See- und Gewässeranstösser und -anstösserinnen gegenüber allen anderen Grundstückbesitzern deshalb gerechtfertigt sei, weil der Uferweg keine Erschliessungs- oder Verbindungsachse sei, sondern «lediglich» der Erholung diene. Das ist, entschuldige-

gen Sie, keine gute Begründung, denn dann muss man sich ernsthaft fragen, warum wir im Strassengesetz keinen Passus haben, der denselben Schutz des Privateigentums auch bei der Erstellung von allen anderen Wanderwegen garantiert, denn auch sie dienen bekanntlich der Erholung. Doch gegen die Wanderwege ist das Privateigentum im Strassengesetz nicht in derselben Weise geschützt. Die rechtliche Privilegierung der Seeanstösser bleibt also auch mit der Begründung der Regierung bestehen und im selben Mass wird dann auch das Rechtsgleichheitsgebot durch die PI Vollenweider verletzt.

Aber das ist nicht das einzige Problem dieser PI, denn sie ist auch weitgehend wirkungslos: Absatz 1 verbietet die Beanspruchung von privaten Grundstücken für Uferwege. Absatz 2 formuliert die Ausnahme für den Fall, dass die Uferwegführung anderweitig nicht möglich oder unverhältnismässig sei. Wann ist denn ein Weg ein Uferweg? Es liegt auf der Hand: Ein Weg ist dann ein Uferweg, wenn er am Ufer geführt wird. Wenn er zum grössten Teil auf der Seestrasse geführt wird, dann ist es kein Uferweg, sondern eben ein Weg, der auf der Seestrasse geführt wird. In welchen Fällen wird also, frage ich Sie, die Ausnahmeregelung in Absatz 2 zu Anwendung kommen? Die Antwort lautet: Sie wird jedes Mal dann zur Anwendung kommen, wenn der Uferweg vom Ufer abweichen müsste. Denn eine andere Führung als am Ufer ist bei einem Uferweg nicht möglich, da es sich sonst nicht – es liegt auf der Hand – um einen Uferweg handeln würde.

Vielleicht denken Sie jetzt, das sei Sophisterei und Wortklauberei. Aber in ihrer Stellungnahme der Regierung zur vorliegenden PI bestätigt sie genau, und zwar haargenau, diese Bedeutung des Begriffs «Uferweg», wenn sie nämlich schreibt, dass bei Annahme dieser PI ein durchgehender Uferweg entlang des Zürichsees kaum mehr möglich sein wird. Es sind haufenweise Wege entlang des Zürichsees möglich, aber eben kein Uferweg. Und damit meint die Regierung ganz genau «ein Weg, der auf dem Ufer geführt wird».

Doch ich stelle hier infrage, dass die PI den Zürichseeuferweg verhindert, weil jedes Mal, wenn der Uferweg wegen Beanspruchung von Privateigentum vom Ufer abweichen müsste, die Ausnahmeregelung in Absatz 2 dieser PI zum Zuge käme. Und nach dieser Ausnahmeregelung wäre das Privateigentum dann doch zu beanspruchen. Sie sehen also: Diese PI, wenn man sie genau liest, beisst sich in den Schwanz. Materiell betrachtet, ist sie wirkungslos. Sie verhindert den Zürichseeuferweg keineswegs, weshalb dann auch keine Richtplanänderung im Zusammenhang mit dem Zürichseeuferweg nötig sein wird, wie dies die Regierung in ihrer Stellungnahme andeutet. Mit hoher Wahr-

scheinlichkeit ist die PI, formell betrachtet, aber schon gar nicht zulässig. Sie privilegiert die Seegrundstücke gegenüber allen anderen Grundstücken, die ebenfalls für Wanderwege beansprucht werden könnten.

Vielleicht ist dies dann auch der Punkt ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Davide Loss (SP, Adliswil): Die Causa «Seeuferweg» ist eine unendliche Geschichte, die heute um ein Kapitel reicher wird. Eine kurze Rückblende: Der Wortlaut dieser parlamentarischen Initiative entspricht einem Kompromiss, den die SP-Fraktion damals bei der Behandlung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli» mit Altkantonsrätin Carmen Walker Späh ausgehandelt hatte. Diese Volksinitiative strebte den Bau eines durchgehenden Seeuferwegs an. Leider hat die bürgerliche Mehrheit in diesem Rat, inklusive der FDP, die die vorliegende parlamentarische Initiative eingereicht hat, bei der Behandlung des Gegenvorschlags diesen Kompromissvorschlag abgelehnt und ein absolutes Eigentumsbeschränkungsverbot in das Strassengesetz eingefügt. Diese Rechnung haben Sie allerdings ohne den Wirt gemacht, diese Bestimmung wurde nämlich vom Bundesgericht ohne Wenn und Aber aufgehoben. Damals war das ein Kompromiss, heute ist es aber kein Kompromiss mehr. Heute ist es nichts anderes als eine peinliche Gesichtswahrungsaktion der bürgerlichen Mehrheit in diesem Rat. Es war, wie erwähnt, die FDP-Fraktion, die den ursprünglichen Kompromissvorschlag abgelehnt hatte und heute im Nachgang zu diesem Bundesgericht diese parlamentarische Initiative nachgereicht hat.

Nichtsdestotrotz hat die SP-Fraktion diese parlamentarische Initiative vorläufig unterstützt und der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass die KPB sich des Themas umfassend annimmt und insbesondere auch prüft, wie es nun weitergehen solle. Leider hat das die KPB aber nicht interessiert, man hat nicht über den Tellerrand hinausgesehen.

Seien Sie doch ehrlich, Sie wollen den Seeuferweg nicht und wollen das geltende Recht nicht umsetzen. Dafür erfinden Sie immer wieder neue Ausreden, was rechtsstaatlich bedenklich ist, torpedieren Sie damit doch die Umsetzung des von diesem Rat beschlossenen Rechts. Die neuste Ausrede aus der bürgerlichen Küche ist diejenige, dass der Gemeindebeitrag, der im Strassengesetz vorgesehen ist, eine neue, also eine nicht gebundene Ausgabe sei, wie es Philipp Kutter heute in den Raum gestellt hat. In einem bin ich mit Philipp Kutter einig: Diese Frage muss endlich geklärt werden. Deshalb habe ich zusammen mit

Tobias Mani und Daniel Sommer zu diesem Thema eine Anfrage (KR-Nr. 51/2018) eingereicht.

Eigentlich kann man nicht viel gegen diesen ursprünglichen Kompromiss haben, statuiert er doch lediglich, was ohnehin gilt: Die Enteignung muss stets Ultima ratio sein, also auch ohne entsprechende Gesetzesbestimmung im Strassengesetz. Wenn ein milderes Mittel zur Verfügung steht als die Enteignung, dann ist eine Enteignung eben unzulässig. Wenn ich den anderen Rednerinnen und Rednern zugehört habe heute Morgen, muss ich feststellen, dass es der Wille dieses Rates ist, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, die lediglich das geltende Recht wiedergibt.

Diese Gesetzesbestimmung ist unnötig. Sie gibt einzig wieder, was ohnehin gilt. Halten wir es doch mit Montesquieu (*Charles de Secondat, Baron de Montesquieu, französischer Philosoph und Staatstheoretiker*), der sagte: Wenn es nicht notwendig ist, ein Gesetz zu machen, dann ist es notwendig, kein Gesetz zu machen. In diesem Sinn bitte ich Sie, die parlamentarische Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Peter Vollenweider (FDP, Stäfa): Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident von «FAiR», einem Verein, der sich für den Schutz des Grundeigentums beim allfälligen Bau von Seeuferwegen einsetzt.

Bei jeder Gelegenheit versucht die linke Ratsseite uns zu unterstellen, wir würden beim Legiferieren übergeordnetes Recht oder die Kantonsverfassung missachten. Aber ausgerechnet Sie wollen nun eine Formulierung, welche das Bundesgericht stützt, nicht übernehmen. Ich verstehe nicht, weshalb Sie sich so schwer damit tun, insbesondere wenn ich Thomas Forrer zuhöre und er der Meinung ist, diese PI könnte einen Bau des Seeuferwegs nicht verhindern. Ich verstehe nicht, warum Sie es nicht übernehmen möchten, denn es waren ja auch Sie, die das Bundesgericht angerufen und Klärung verlangt haben. Ja, das Privateigentum ist bereits in der Verfassung geschützt, aber es gibt wohl kaum Grundstücke, auf welche ein solcher Druck zur Beschränkung des Eigentums ausgeübt wird. Für einen durchgehenden Uferweg wären Sie bereit – das zeigen auch Ihre Vorstösse, die Sie eingereicht haben –, Beschränkungen der Gemeindeautonomie einzugehen, würden teure Steglösungen vorsehen, würden Land aufschütten oder eben auch Grundeigentümer enteignen. Deshalb wollen wir mit dieser Anpassung des Strassengesetzes das Grundeigentum bestmöglich schützen. Das ist auch eine Verbesserung, denn bis anhin war ja die Praxis der Baudirektion so, dass sie das Grundeigentum

nicht immer respektiert hat. Daneben sollen mit diesem Artikel der Regierung und insbesondere auch der Verwaltung klar Richtlinien gegeben werden, wie ein allfälliger Weg geplant und gebaut werden soll. Schliesslich steht ja auch im Strassengesetz unter Paragraph 28b, dass wir einen Seeuferweg bauen sollten.

Dass der Druck auf das Naherholungsgebiet Zürichsee zunimmt, sehen auch wir. Und das ist auch nicht verwunderlich, wenn man die Bevölkerungsentwicklung anschaut. Aber wie gross ist denn effektiv das Bedürfnis, dass jemand den See an einem Tag direkt am Ufer umrunden möchte? Und was machen Sie an den Kantonsgrenzen in Feldbach oder Richterswil? Kämen da Ihre Steglösungen als Verbindung zum Tragen? Gezielte Aufwertungen, wie dies auch die Gemeinden heute schon machen, scheinen uns die bessere Lösung, um dem Bedürfnis nach Seezugang und dem Erholungsgebiet Rechnung zu tragen.

Daneben sehen wir nicht ein, dass ein Seeuferweg nur dann ein solcher sein soll, wenn er direkt und zwingend geschlossen am Ufer verläuft. Es ist interessant, dass Sie insbesondere für den äusserst dicht besiedelten Zürichsee einen Weg direkt am Wasser wollen. Beim Pfäffikersee beispielsweise akzeptieren Sie offensichtlich, dass der Weg teilweise einige hundert Meter vom Ufer entfernt geführt wird. Aber dort handelt es sich ja primär um Naturschutzgebiet, am Zürichsee eben vorwiegend nur – zumindest «nur» aus Ihrer Sicht – um wohl und legal erworbenes Privateigentum. Akzeptieren Sie endlich die gewachsenen Strukturen am Zürichsee und respektieren Sie das private Grundeigentum. Besten Dank.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Als Vorsitzender der kantonsrätlichen Gruppe Wohn- und Grundeigentum und als Vorstandsmitglied des Hauseigentümerverbandes des Kantons Zürich erlaube ich mir, zu diesem Geschäft das Wort zu ergreifen, auch wenn ich nicht Seeanstösser bin. Sowohl als CVP-Kantonsrat als auch als Vorsitzender dieser parlamentarischen Gruppe setze ich mich in der Frage um den Zürichseeweg für eine tragfähige Lösung ein, eine Lösung, welche die unterschiedlichen Interessen der Öffentlichkeit und der Seeanwohner berücksichtigt und auszubalancieren versucht. Dass eine solche Lösung schwierig ist, war von vornherein abzusehen. Denn auf der einen Seite gibt es die verfassungsmässig garantierten Eigentumsrechte und auf der anderen Seite die Planungsgrundsätze des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes. Und die Volksinitiativen, welche eine Son-

derregelung für die Wege um die Gewässer erzwingen wollten, vereinfachen diese Lösungsfindung sicher nicht.

Erst vor kurzem haben wir in der ersten Lesung des Wassergesetzes den Status der Landanlagen definiert. Absehbar ist, dass gemäss dem neuen Wassergesetz bestehende Landanlagen in der Regel in bisherigem Umfang im Eigentum des Konzessionsinhabers beziehungsweise des Grundeigentümers bleiben. Dies entspricht dem Sinn der vorliegenden PI. Sie bekräftigt mit Nachdruck, woran kein Weg – und auch kein Zürichseeweg – vorbeiführen wird: den verfassungsmässig garantierten Schutz des Privat- beziehungsweise des Grundeigentums. Der Schutz dieser Rechte ist ein zentraler Pfeiler unseres Rechtsstaates und als solcher eine ebenso wichtige Voraussetzung für unseren Wohlstand. Dies darf nicht leichtfertig infrage gestellt werden. Der neue Paragraph 28c im Strassengesetz verschafft diesem zentralen Pfeiler schweizerischer Rechtsstaatlichkeit und schweizerischen Wohlstands Nachachtung, eine Formulierung überdies, die vom Bundesgericht in seinem Urteil als zulässig erachtet wurde.

Die kantonsrätliche Gruppe Wohn- und Grundeigentum unterstützt daher diese PI und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Jonas Erni (SP, Wädenswil) spricht zum zweiten Mal: All jenen, die hier den Fussverkehr als weniger wichtig betrachten als den motorisierten Individualverkehr, möchte ich in Erinnerung rufen, dass wir in unserer reinsten Form, so wie Gott uns schuf, alle Fussgänger sind in erster Linie, auch wenn einige ihre Füsse nur noch dazu benutzen, bis zum nächsten Auto zu laufen. Über den Unsinn des Paragraphen habe ich mich in meinem ersten Votum genügend geäussert. Ich möchte hier jedoch noch offiziell diese PI für den «Rostigen Paragraphen» der IG Freiheit nominieren (*jährlich gegebener Negativpreis für das unnötigste Gesetz*).

Erlauben Sie mir abschliessend, ein Zitat von Jean-Jacques Rousseau zu rezitieren, geäussert 1755, er war einer der bedeutendsten Naturforscher in der Schweiz. Er sagte: «Der Erste, der ein Stück Land mit einem Zaun umgab und auf den Gedanken kam zu sagen <Dies gehört mir> und der Leute fand, die einfältig genug waren, ihm zu glauben, war der eigentliche Begründer der bürgerlichen Gesellschaft. Wie viele Verbrechen, Kriege, Morde und wie viel Elend und Schrecken wären dem Menschengeschlecht erspart geblieben, wenn jemand die Pfähle ausgerissen und seinen Mitmenschen zugerufen hätte: <Hütet euch, dem Betrüger Glauben zu schenken. Ihr seid verloren, wenn ihr

vergesst, dass zwar die Früchte allen, die Erde aber niemandem gehört.»»

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Ja, das Wassergesetz, in dem Sie eine ähnliche Formulierung unterbringen wollten, hat es ja gezeigt und ich möchte Ihnen, auch den Bürgerlichen, nach dieser Debatte am Schluss doch noch auf den Weg geben: Vielleicht lassen Sie es, vielleicht vertrauen Sie endlich dem bestehenden Recht, das das Eigentum garantiert. Denn was dabei herauskommt, wenn man die Seeufergrundstücke weiter privilegieren möchte, sind entweder wirkungslose Artikel, wie hier vorliegend, oder rechtswidrige Artikel, wie sie Davide Loss dann vor Bundesgericht angefochten hat. Vielleicht ist das auch der Punkt, an dem die Vertreterinnen und Vertreter der Seeanstösser im Rat einmal einsehen, dass ein weiterer Schutz der Seegrundstücke weder möglich noch nötig ist. Wir haben eben ein funktionierendes Rechtssystem in diesem Land. Und überhaupt – und das ist mir auch ein Anliegen –, es gibt für die Bevölkerung in den beiden Zürichseebezirken durchaus auch noch wichtigere Anliegen als der Rechtsstatus des Konzessionslandes. Ich denke da – ich bin sehr froh, dass Peter Vollenweider das erwähnt hat – vor allem an die Aufwertung und die Neuschaffung von einzelnen Erholungsanlagen in Ufernähe. Das schafft durchaus Lebensqualität und ist eben auch sehr wichtig und da könnten – da vertrete ich meine persönliche Ansicht – auch die beiden Seiten wieder einmal etwas mehr zusammenarbeiten. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat ja bekanntlich den Auftrag, den Zugang zu den Gewässern für die Öffentlichkeit zu verbessern und dazu die im kantonalen Richtplan enthaltenen Uferwege zu realisieren. Im Zentrum dieses Auftrags steht ganz klar der Zürichsee. Dieser ist im Unterschied zum Greifensee und zum Pfäffikersee eindeutig stärker verbaut. Grund dafür ist der Strassenbau und Grund dafür ist der Bahnbau im 19. Jahrhundert, er hat also eine Geschichte. Das für diese Verkehrsinfrastrukturen nötige Land erhielt der Kanton damals, indem er den Grundeigentümern zur Kompensation Aufschüttungen im Uferbereich erlaubte. Dafür konnte man eben diese Bahn- und diese Strassenanlagen realisieren. Auf diese Weise gelangte das Zürichseeufer über weite Strecken in Privateigentum und profitiert davon – das möchte ich doch sagen –, profitiert davon hat der ganze Kanton. Denn er hatte diese Verkehrsinfrastrukturen realisieren können, bauen können, und er durfte dafür auch die Ufer tro-

ckenlegen. Damals, würde ich behaupten, hätte wohl niemand geahnt, zu welch heftigen Diskussionen dies einst, Jahrzehnte später, führen würde.

Auch die Geschichte der Volksinitiative kennen Sie hier, es wurde auch erwähnt: Der Kantonsrat fand eine Formulierung gut, die einen absoluten Eigentümerschutz im kantonalen Gesetz verankern wollte, und das Bundesgericht hat diesen im November 2015 aufgehoben.

Die parlamentarische Initiative nun, über die wir heute beraten, bringt den Eigentumsschutz wieder ins Spiel, allerdings auf eine auch aus der Sicht der Regierung viel moderatere Weise. Der neue Gesetzestext verfolgt einen pragmatischen Ansatz. Er berücksichtigt sowohl den Schutz des Eigentums als auch die Bebauungsgeschichte, eben die Geschichte des Zürichsees, und ermöglicht aber auch der Bevölkerung dort den Zugang zum Seeufer, wo dies möglich und auch finanzierbar ist.

Ich muss aber auch sagen: Der Paragraph, über den Sie heute befinden, ist aus meiner Sicht ganz klar nicht wirkungslos, er ist nicht bedeutungslos. Es wird so sein – davon bin ich überzeugt und auch die Regierung –, dass damit die Verwirklichung eines sogenannten durchgehenden und ufernahen Weges rund um den Zürichsee erschwert wird. Ich glaube, diese Ehrlichkeit muss man haben in dieser Diskussion. Der Zürichsee ist ja stark bebaut und deshalb wird es so auch nicht möglich sein, einen durchgehenden, ufernahen Weg zu realisieren. Und ich bin auch überzeugt, dass diese Diskussion im Rahmen der Richtplandebatte noch zu führen sein wird. Es ist weniger die Problematik der durchgehenden Führung als der ufernahen Führung, die mit dieser Bestimmung ganz klar nicht mehr im gleichen Umfang möglich sein wird.

Herr Kantonsrat und Stadtpräsident Kutter hat ja eine Frage zur Gebundenheit gestellt und ich nehme das sehr gerne zum Anlass, hier einige Ausführungen zu machen. Gemäss Strassengesetz – es wurde genannt – Paragraph 28 legt der Regierungsrat die Gemeindebeiträge mit der Projektfestsetzung fest. Damit gelten die Einträge tatsächlich als gebunden. Die Gemeindebeteiligung hat aber die Überlegung zugrunde, dass der Seeuferweg für die Gemeinde einen Mehrwert bietet und daher einem kommunalen Bedürfnis entspricht. Es geht ja beim Bau von Seeuferwegen nicht einfach um eine kantonale Erschliessungsleistung, also eine kantonale Erschliessungsanlage, sondern es geht auch um eine Anlage für die Erholung der Bevölkerung. Also spricht doch meines Erachtens überhaupt nichts dagegen, dass dieses kommunale Bedürfnis über eine kommunale Gemeindeabstimmung

abgefragt wird. Ja, ich denke, man darf es sogar davon abhängig machen. Und ich bin auch überzeugt, dass der Regierungsrat ein solches Resultat einer kommunalen Abstimmung sehr ernst nimmt.

Nun werden Sie mich fragen, wie wir dann vorgehen. Vom Vorgehen her werde wir das genau gleich machen, wie bei der Realisierung von andern Infrastrukturen im Kanton Zürich, wo verschiedene Kostenbeteiligungen nötig sind. Wir werden nämlich eine Grundsatzvereinbarung zwischen dem Kanton und der Gemeinde abschliessen. Wir werden also mit der Gemeinde Wädenswil eine Vereinbarung abschliessen, und diese Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Regierung und der Zustimmung der Gemeinde. In diesem Sinne, denke ich, können Sie, werter, geschätzter Herr Kantonsrat und Stadtpräsident Kutter, Ihre Bevölkerung selbstverständlich auch abfragen, ob es ihr wert ist, dieses Geld für ihre Erholung zu investieren. Ich hoffe, damit die Antwort geliefert zu haben.

Im Übrigen bitte ich Sie um Zustimmung zur Formulierung. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Jonas Erni, Theres Agosti, Andrew Katumba, Martin Neukom und Thomas Wirth:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 310/2015 von Peter Vollenweider wird abgelehnt.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Jonas Erni gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative 310/2015

Titel und Ingress

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 28c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer römisch II der Vorlage und römisch II und III des Strassengesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Bewilligung eines Rahmenkredits für die Ausrichtung von Subventionen gemäss § 8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2018 bis 2021

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2017 und geänderter Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 13. Februar 2018

Vorlage 5407a

Ratspräsidentin Karin Egli: Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse.

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Ich bin jetzt gerade etwas überfordert, ich gebe es zu. *(Der Votant kann sein Manuskript auf dem Laptop nicht finden.)* Es kann manchmal passieren, es tut mir leid, dass es so ist, aber ich habe dieses Referat nicht dabei. Es ist wirklich so. Ich bitte Sie, die Kommissionssprecher zuerst ihre Referate halten zu lassen, wenn das möglich ist. Es ist mir im Moment unmöglich.

Ratspräsidentin Karin Egli: Ist Stefan Schmid bereit? Gut, dann hat er das Wort.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Stefan Schmid ist immer bereit (*Heiterkeit*).

Die SVP beantragt Ihnen, die Vorlage zur Bewilligung eines Rahmenkredits an den Regierungsrat zurückzuweisen. Die SVP verlangt, dass ausschliesslich Schweizerinnen und Schweizer sowie Inländer mit Aufenthaltsstatus B und C von diesem Kredit für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme profitieren sollen. Der Kredit ist nicht für Wirtschaftsmigranten respektive vorläufig Aufgenommene mit Status «Asyl F» zu missbrauchen, und dieser Entscheid gründet auf folgenden Forderungen:

Erstens: Wirtschaftsmigranten sind grundsätzlich auszuschaffen, zurückzuführen statt zu integrieren. Das Stimmvolk hat im letzten Herbst ein deutliches Verdikt gesprochen. Es will Personen mit Status «Asyl F» nicht mit echten Flüchtlingen oder Inländern gleichstellen. Das Volk hat sich dagegen ausgesprochen, Unmengen von Geld in die Integration und die Sozialhilfe für Personen mit Status «Asyl F» zu verschleudern. Das Zürcher Stimmvolk war sich in den letzten Jahren in sozialpolitischen Themen selten so einig wie letzten Herbst, sogar die linken Städte haben bürgerlich abgestimmt. Mit dem vorliegenden Antrag nun wird nur wenige Monate nach diesem historischen Abstimmungsergebnis der Volkswille missachtet und ein neuer Honigtopf für Personen mit «Asyl F» bereitgestellt.

Der zweite Grund für unsere Rückweisung: Wir verlangen Transparenz bei den Migrationskosten. Wir stellen fest, dass die Migration Unmengen Geld und Volksvermögen auffrisst. Bei den Schulen, bei Sonderschulen, bei der Sozialhilfe, bei den Ergänzungsleistungen, bei der Polizei, beim Justizvollzug, bei der IV, bei der Prämienverbilligung, überall läppert sich das Geld zusammen, ein Haufen Geld, ein grosser Haufen Geld, ein so grosser Haufen, welcher sich gar nicht mehr beziffern lässt, weil es zu viele verschiedene Kässeli, Kostenträger und Honigtöpfe gibt. Wir wehren uns gegen diese Intransparenz und wir wollen Kostenwahrheit und Transparenz für das Volk beim Thema «Mitarbeit und Asyl F».

Der dritte Grund für die Rückweisung: Die SVP ist der Meinung, dass Arbeitsplätze den Inländern gehören. Mit dem Kreditantrag soll neu Personen mit Status «Asyl F» geholfen werden, eine Arbeitsstelle zu finden. Genau diese Personen sind, wenn überhaupt, oftmals nur für Branchen mit hoher Arbeitslosigkeit tauglich. Mit jedem staatlich ali-

mentierten, pseudointegrierten vorläufig Aufgenommenen wird einem Inländer eine Arbeitsstelle weggenommen. Inländer, welche hier ihren Lebensmittelpunkt haben, hier ihre Existenz sicherstellen wollen, werden dadurch aus dem Markt verdrängt. Es ist kreuzfalsch bei den vorliegenden Arbeitslosenzahlen fremde Wirtschaftsmigranten mit Steuergeldern in den Arbeitsmarkt zu hieven, statt diese Stellen den Inländern zuzuhalten.

Ich fasse zusammen: Aus Sicht der SVP sollen Wirtschaftsmigranten ausgeschafft statt integriert werden. Zweitens verlangen wir Transparenz bei den Migrationskosten und drittens sind wir der Meinung, dass die hiesigen Arbeitsplätze primär den Inländern gehören. Darum beantragen wir Rückweisung für diesen Kreditantrag.

Ratspräsidentin Karin Egli: Mittlerweile hat der Kommissionspräsident sein Referat gefunden. Er hat das Wort.

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der WAK: Ich entschuldige mich noch einmal ausdrücklich dafür, dass ich nicht das gedruckte Manuskript dabei hatte und es etwas länger ging.

Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen, dem Rahmenkredit in der beantragten Höhe zuzustimmen. Die Kommissionminderheit stellt den Antrag, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Am 18. September 2014 bewilligte der Kantonsrat für die Jahre 2014 bis 2017 einen aus allgemeinen Steuermitteln finanzierten Rahmenkredit von 10 Millionen Franken für die Subventionierung von Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen für Ausgesteuerte. Gemäss Auskunft der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) wurde der Kredit bis Ende 2017 zu 30 Prozent ausgeschöpft. Bis dahin nahmen rund 1000 Personen an den Programmen teil.

Seit 2014 ist eine deutliche Zunahme der Nutzung der Programme zu verzeichnen. Dies ist insbesondere die Folge einer am 1. Juli 2013 in Kraft getretenen Änderung des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz – dem EG AVIG. Wer bei der ALV (*Arbeitslosenversicherung*) nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt ist, muss für die Teilnahme an den Programmen nicht mehr vermittlungsfähig gemäss ALV-Gesetzgebung sein, sondern nunmehr voll- oder teilerwerbsfähig.

Der Regierungsrat beleuchtet in seinem Bericht ausführlich die Angebotsentwicklung seit 2014. So wurde zum Beispiel die Arbeitsmarktlche Integrationsberatung eingeführt. Im Fokus dieser Massnahme ste-

hen die gerade angesprochenen Personen. Es handelt sich dabei vor allem um solche, die auf Sozialhilfe angewiesen sind.

Das EG AVIG-Angebot wurde erweitert – etwa zur Förderung der Bewerbungskompetenz für Fachleute und Hochqualifizierte oder das Angebot an Fachkursen für Hilfskräfte. Eine weitere Neuerung bestand darin, dass seit Oktober 2016 nicht nur anerkannte Flüchtlinge, sondern eben auch vorläufig Aufgenommene mit Status F an bestimmten Programmangeboten teilnehmen können. Dabei stehen Kurse zur Förderung der Bewerbungskompetenz, Programme zur vorübergehenden Beschäftigung und Fachkurse für Hilfskräfte, etwa im Bereich Reinigung und Gastronomie, im Vordergrund.

Die Erweiterung des Kreises der Teilnehmenden auf diese Gruppe, welche aktuell rund 9000 Personen im erwerbsfähigen Alter umfasst, stiess bei einem Teil der Kommission – Sie haben es gehört – auf Kritik. Ich werde noch darauf zu sprechen kommen.

Der Regierungsrat rechnet in seinem Bericht vom 12. Juli 2017, welchen er dem Kantonsrat versehentlich erst am 2. November 2017 zuleitete – Sie sehen, es sind auch andere zu spät ab und zu – damit, dass in der neuen Vierjahresperiode von insgesamt 28'000 ausgesteuerten Personen auszugehen ist. Darauf abgestützt und aufgrund von Erfahrungswerten sei in Zukunft mit einer deutlich grösseren Zahl von Sozialhilfebeziehenden zu rechnen, die an den EG-AVIG-Angeboten teilnehmen werden. Der Anteil betrug 2016 23 Prozent, bis 2021 wird eine Zunahme auf rund 40 Prozent erwartet.

Die WAK hat die Vorlage an vier Sitzungen beraten. In der Kommission war unbestritten, dass die Programme einen wichtigen Beitrag für die Wiedereingliederung von ausgesteuerten und Sozialhilfe beziehenden Personen in den ersten Arbeitsmarkt darstellen. Auch die verschiedenen vom Regierungsrat seit 2014 eingeleiteten Massnahmen zur Weiterentwicklung der Angebote werden von der Kommission mehrheitlich positiv beurteilt. Die Reduktion des Rahmenkredites von 20 Millionen Franken für die abgelaufene Vierjahresperiode auf nunmehr 7 Millionen Franken für die Jahre 2018 bis 2021 erscheint ihr plausibel begründet und nachvollziehbar.

Dass seit Oktober 2016 auch vorläufig Aufgenommene mit Status F an den EG AVIG-Programmen teilnehmen können, wird von der Kommissionsmehrheit unterstützt. Aktuell handelt es sich etwa um zwei Dutzend Personen. Sowohl für Flüchtlinge als auch für vorläufig Aufgenommene gelten keine Restriktionen für den Einstieg in den Arbeitsmarkt. Auch deshalb mache es Sinn, diese Personengruppe ebenfalls an den Programmen teilhaben zu lassen. Hinzu komme, dass

per 1. Juli 2018 auf Bundesebene für diese Gruppe weitere Erleichterungen vorgesehen sind, etwa die Abschaffung der Bewilligungspflicht zugunsten einer Meldepflicht. Gleichzeitig werden die Gemeinden auf den gleichen Zeitpunkt angewiesen, Personen mit Status F bei den RAV (*Regionale Arbeitsvermittlungszentren*) anzumelden. Mit all diesen Massnahmen lasse sich die Integration dieser Menschen in den Arbeitsmarkt, die zumeist lange oder gar für immer in der Schweiz bleiben werden, verbessern.

Auch die Kommissionsminderheit ist grundsätzlich mit der beantragten Kredithöhe einverstanden, nicht jedoch mit der Ausweitung des Kreises der Teilnehmenden auf vorläufig Aufgenommene mit Status F. Für sie stellt die Erweiterung eine Zweckentfremdung des Kredites dar und sei gerade nach dem Volksentscheid zur Abschaffung der Sozialhilfe für Personen mit Status F stossend. Der Kredit hatte ursprünglich zum Ziel, ausgesteuerte Schweizerinnen und Schweizer sowie Ausländerinnen und Ausländer mit B- und C-Ausweis mittels Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Es sei davon auszugehen, dass irgendwann deutlich mehr vorläufig Aufgenommene an den Programmen teilnehmen werden als nur zehn Personen. Zudem sei zu befürchten, dass insbesondere die Städte Zürich und Winterthur Mittel für Integrationsmassnahmen bei einer Bevölkerungsgruppe einsetzen, bei welcher der Souverän am 24. September 2017 entschieden hat, sie nicht mehr mit Sozialhilfe, sondern nur noch nach den tieferen Sätzen der Asylfürsorge zu unterstützen.

Die WAK beantragt Ihnen mit 10 zu 5 Stimmen, dem Rahmenkredit von 7 Millionen Franken für die Jahre 2018 bis 2021 zuzustimmen. Die Kommissionsminderheit stellt den Antrag, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Birgit Tognella (SP, Zürich): Wir von der SP sind bereit, vorbereitet und organisiert.

Vorweg genehmigen wir diesen Antrag, den Minderheitsantrag lehnen wir entschieden und vehement ab. Diese Programme sind eine wichtige Unterstützung für die Integration der Betroffenen in den Arbeitsmarkt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Rahmenkredit in der Höhe von 7 Millionen Franken für diese Programme zu bewilligen.

Kurz ein Rückblick zu diesem Geschäft: Am 29. November 2010 bewilligten wir, der Kantonsrat, einen Rahmenkredit von 20,9 Millionen Franken für diese Programme. Am 18. September 2013 bewilligten

wir 10 Millionen, und im Zuge der LÜ16 (*Leistungsüberprüfung 2016*) kürzten wir diese Programme um jährlich 500'000 Franken. So kann es nicht weitergehen. Diese 7 Millionen sind gut investiertes Geld und unabdingbar. Zwar ist die Arbeitslosenquote seit Januar 2017 erfreulicherweise gesunken, jedoch erhöht sich die Zahl der Ausgesteuerten im Kanton Zürich kontinuierlich. Allein zwischen Oktober 2017 und November 2017 wurden 171 Personen ausgesteuert. Laut einer Prognose des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) wird diese Zahl auch stetig steigen, demnächst in vier Jahren bis zu 7000 Personen pro Jahr. Dies ist beunruhigend und auch erschreckend.

Vor diesem Hintergrund ist die Weiterführung dieser EG-AVIG-Kurse nötig und auch enorm wichtig für die Chancengleichheit. Eine Wiedereingliederung wird mit diesem Programm angestrebt. Die Vermittelbarkeit, die Motivation und auch die Eingliederung in den Arbeitsmarkt haben grosse Bedeutung bei diesen Programmen. Seit 2014 ist eine steigende Nutzung dieser Beschäftigungsprogramme zu verzeichnen. Der erweiterte Personenkreis für die Nutzung dieser Kurse wurde durch die verstärkte Zusammenarbeit zwischen RAV und der Sozialhilfebehörde gelebt, also auch ein richtiger Schritt in die Zukunft. Für Personen, die diese Kurse nutzen, ist dies nur zum Vorteil. Wir genehmigen diesen Antrag.

Der Minderheitsantrag ist kleinsichtig, nicht zukunftsweisend und klar abzulehnen. Seit Oktober 2016 können nicht nur anerkannte Flüchtlinge, sondern Personen mit Aufenthaltsstatus F diese EG-AVIG-Kurse besuchen. Dies begrüssen wir sehr und sehen für diese Personen grosse Vorteile in der Integration und im Zugang zum Arbeitsmarkt. Die Wiedereingliederung und Integration dieser Personen sehen wir als eine klare Aufgabe für den Kanton Zürich. Diese Aufgabe wird unter anderem mit den EG-AVIG-Kursen erreicht und es ist von Bedeutung, dass diese zukunftsweisend, weiterführend und motivierend für diese Personen im Arbeitsmarkt sind. Daher lehnen wir den Minderheitsantrag klar ab.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die FDP-Fraktion wird diesem Rahmenkredit für die Jahre 2018 bis 2021 über 7 Millionen Franken bewilligen und den Rückweisungsantrag der SVP ablehnen. Es ist ja nicht das erste Mal – wir haben es gehört –, dass so ein Rahmenkredit hier im Raume steht. Letztes Mal waren es 10 Millionen Franken. Wir haben während dieser Legislatur auch in der WAK vor einiger Zeit einen Zwischenbericht bekommen, dass die Ausschöpfung des Rahmenkredites, der bis und mit 2017 gelaufen ist, ungefähr ein Drittel war, näm-

lich circa 3 Millionen Franken. Von dem her ist diese Neuerung im Kredit über 7 Millionen Franken sicher nachvollziehbar. Es ist eine Reduktion. Es ist ein Rahmenkredit, das heisst, er muss nicht zwingend ausgeschöpft werden. Wir haben auch intern bei uns diskutiert, ob allenfalls eine etwas kleinere Zahl möglich wäre, aber wir konnten dann den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion entsprechend folgen.

Für uns ist es wichtig, dass hier im Kanton Zürich einem gesetzlichen Auftrag auch von Bundesbern nachgekommen wird, dass er mit diesen EG-AVIG-Angeboten abgewickelt werden kann. Es geht am Schluss um erfolgreiche Arbeitsmarktintegration von Personen, die eben ausgesteuert sind, die wieder in den Arbeitsmarkt hineinkommen wollen. Wir stellen auch fest, dass nicht der Kanton im Lead ist, sondern grundsätzlich die Gemeinden. Wir haben ein paar kritische Fragen gestellt, vor allem auch, weil der Rahmenkredit in der letzten Periode nur zu einem Drittel ausgeschöpft worden ist, was da eigentlich los sei, wieso nicht mehr laufe. Es braucht Zeit, vor allem auch bei den Gemeinden. Es gibt auch grundsätzlich Zurückhaltung. Von dem her ist es wichtig, dass die Gemeinden jetzt ein klares Signal kriegen, ihre Situation kommunal zu organisieren, jetzt auch mit einem etwas ausgeweiteten Personenbereich, der berechtigt ist.

In der WAK werden wir sicher mit Argusaugen auf die weitere Entwicklung und die Ausschöpfung dieses Rahmenkredites schauen. Wir erwarten auch, dass es nach zwei Jahren wieder ein Reporting gibt, um zu schauen, ob diese Ängste, die im Raume stehen und von der SVP mit einem Rückweisungsantrag auch artikuliert worden sind, berechtigt sind oder nicht. Wir wollen dies jetzt einmal weiter so beobachten, die Gemeinden und den Kanton auch entsprechend in die Pflicht nehmen. Wir werden diesen Rahmenkredit bewilligen. Ich danke.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Dieser Kredit, also im Wesentlichen die Ausrichtung von Subventionen von Weiterbildungsprogrammen für Ausgesteuerte, war in den letzten Legislaturen weder in der WAK noch im Rat je umstritten, im Gegenteil: Von links bis rechts – und vor allem rechts – wurde die Wiedereingliederung nicht vermittelbarer Arbeitskräfte immer wieder gewünscht und die Programme wurden gelobt. Die Notwendigkeit, aber auch die Zweckmässigkeit dieser Programme und deren Unterstützung durch den Kanton waren stets breit abgestützt. Und jetzt wird eine Grundsatzfrage daraus gemacht, dass zwei Handvoll von Menschen mit Status «vorläufig

Aufgenommene» an diesen Programmen teilnehmen. Und kurzum soll die ganze Vorlage zurückgewiesen werden – wegen zehn Personen im ganzen Kanton, weil es nach Ansicht der SVP nicht angeht, dass diese Menschen tatsächlich integriert werden, weil diese Menschen auf keinen Fall ihren eigenen Lebensunterhalt selbst bestreiten sollen, damit im Wahlkampf dann angeführt werden kann, sie seien nicht genügend integriert, nicht arbeitsfähig und ja, Schmarotzer. Selbst wenn man die Ansicht teilen würde – und das tun wir nicht –, dass diese Menschen unter keinen Umständen Anspruch auf die Teilnahme an diesen Beschäftigungsprogrammen haben, selbst dann wäre es völlig unverhältnismässig, wegen zehn Personen jetzt die gesamte Vorlage zurückzuweisen.

Der Rückweisungsantrag ist stossend und unseriös. Wir lehnen ihn ab und stimmen dem Kredit zu.

Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon): Wir Grünen unterstützen den Rahmenkredit 2018 bis 2021 und wir lehnen den Minderheitsantrag der SVP ab. Im Wesentlichen geht es ja darum, übergeordnetes Recht zu vollziehen. Es geht darum, eine bewährte Praxis fortzusetzen. Es geht darum, Ausgesteuerte auszubilden, weiterzubilden, zu integrieren, ihnen menschliche Würde zu geben oder zurückzugeben. Und es geht darum, die Sozialleistungen tief zu halten, den Fiskus nicht über Gebühr zu strapazieren. Der Antrag der SVP, das Dutzend Aufenthalter mit dem Status F nicht teilnehmen zu lassen, ist diskriminierend und es ist eigentlich auch kleinlich. Es geht um ein Dutzend Menschen. Auch diese haben, solange sie hier sind, einen formalen Status. Und sie haben den Anspruch, integriert zu werden, und sie haben den Anspruch, ihr Leben selbst bestimmen und finanzieren zu können.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Dieser Rahmenkredit muss nun unbedingt gesprochen werden, damit die Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte lückenlos weitergeführt werden können. Besonders aus diesem Grund kommt für uns eine Rückweisung nicht infrage. Zudem ist es absolut sinnvoll, dass alle für dieses Programm geeigneten Personen profitieren können, auch wenn sie zum Beispiel einen Status F haben. Die klaren Voraussetzungen sind, dass diese Personen über genügend Deutschkenntnisse verfügen, die Anforderungen des Arbeitsmarktes und die eigenen Fähigkeiten realistisch einschätzen und die Stellensuche selbstständig gestalten können. Gemäss Auskunft sind es ja wirklich nur sehr wenige Personen,

ob es jetzt zwei Dutzend, ein Dutzend oder sogar zehn sind, ist egal. Es sind sehr wenige Personen, die nicht aus der gewünschten Zielgruppe der SVP kommen. Es wurde uns bestätigt, dass nur Personen mit intakten Chancen auf dem Arbeitsmarkt von diesen Programmen unterstützt werden. Das Geld wird also dort eingesetzt, wo es erfolgversprechend genutzt werden kann.

Die CVP stimmt diesem Rahmenkredit zu.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Die Weiterführung der mit diesen Subventionen unterstützten Programme und Kurse ist äusserst wünschenswert und der Empfängerkreis dieser Angebote ist aus unserer Sicht nicht einzuschränken. Mit diesen Mitteln wird ein wichtiger Beitrag zur Wiedereingliederung von ausgesteuerten und Sozialhilfe beziehenden Personen geleistet. Sie stellen in einer für die Betroffenen oft aussichtslosen und deprimierenden Situation durchaus ein Hoffnung spendendes Element dar. Die EVP stimmt diesem sinnvollen und gut dokumentierten Antrag des Regierungsrates zu und lehnt den Rückweisungsantrag ab.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste stimmt dem Rahmenkredit zu und wird den Minderheitsantrag der SVP ablehnen. Die Bedeutung von arbeitsmarktlichen Integrationsmassnahmen für Menschen, die keinen Anspruch mehr auf Arbeitslosentaggelder haben beziehungsweise die nie einen Anspruch hatten, wird in Zukunft immer grösser werden, denn der Arbeitsmarkt in der Schweiz wird immer dynamischer.

Für zwei Personengruppen sind diese Integrationsmassnahmen von besonderer Bedeutung, einerseits für die Ausgesteuerten und andererseits für Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommene. Besonders schwierig ist die Situation für Ausgesteuerte. Sie laufen Gefahr, zwischen die Maschen des sozialen Netzes zu fallen. Sie haben keinen Anspruch mehr auf Arbeitslosentaggelder und oftmals auch keinen Anspruch auf wirtschaftliche Hilfe. Sie leben in einer prekären Situation und werden oftmals durch die Angehörigen unterstützt. Diese Menschen sind sehr motiviert und die arbeitsmarktlichen Integrationsmassnahmen sind für sie der letzte Rettungsanker. Es ist deshalb zu hoffen – und das möchte ich kritisch anmerken –, dass diese Kredite in Zukunft um mehr als nur 30 Prozent ausgeschöpft werden.

Die zweite Personengruppe betrifft die Flüchtlingen und vorläufig Aufgenommenen. Es ist das erklärte Ziel der nationalen Politik, diese Menschen in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren und auch hier Po-

tenzial zu nutzen. Dementsprechend wurde auch das Ausländergesetz, das AuG, angepasst. Es ist deshalb nichts als logisch, dass die kommunalen Sozialbehörden zusammen mit dem RAV alles unternehmen, damit diese Personengruppe in den ersten Arbeitsmarkt integriert werden kann.

Der Minderheitsantrag der SVP ist daher sehr befremdlich. Er reiht sich in die Logik der PI Mettler (*parlamentarische Initiative KR-Nr. 272/2014 von Christian Mettler*) ein. Hinter dieser Logik steckt eine verquere apartheidsähnliche Ideologie. Ich weiss ehrlich gesagt nicht, was das Ganze genau soll. Nun die SVP hat durchgeboxt, dass die vorläufig Aufgenommenen keine ordentliche Sozialhilfe bekommen sollen, das heisst, auch die Gemeinden haben kaum finanzielle Mittel, um Integrationsmassnahmen bezahlen zu können für Menschen mit Status F. Und jetzt geht also die SVP hin und will auch noch diese arbeitsmarktliche Integrationsmassnahme über den EG-AVIG-Kredit stoppen. Angeführt wurde das Plebiszit über die Sozialhilfe für Menschen mit Status F. Hier muss deutlich gesagt werden: Diese Auseinandersetzung drehte um die Höhe der wirtschaftlichen Hilfe und sicher nicht um die Frage, ob diese Menschen in den Arbeitsmarkt integriert werden sollen oder nicht. Also hier wird das Volksplebiszit völlig falsch interpretiert. Verquer ist auch die Argumentation von Stefan Schmid, dass hier Geld verschleudert werde. Es ist doch eher so, dass wir Gefahr laufen, dass diese Menschen, wenn man sie nicht in den Arbeitsmarkt integriert, Langzeit-Fürsorge beziehen werden, und das kostet sicher mehr Geld, als wenn man diese Menschen integriert.

Dann noch verquerrer das Argument quasi «Die Schweiz den Schweizern», dass die ausländischen Personen hier die Arbeitsplätze wegnehmen müssten oder würden. Die Situation sieht doch ganz anders aus: Schauen Sie doch mal ein Spital an. Ohne Menschen aus dem Ausland könnten wir diese Spitäler längstens schliessen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Herr Bütikofer, Leute mit Status F gehören wieder zu sich nach Hause und nicht zu uns. Das ist es. Sogar eine linke Bundesrätin (*Simonetta Sommaruga*) hat es letzte Woche noch gelernt. Die gehören nach Hause und haben hier nichts zu suchen.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt) spricht zum zweiten Mal: Es scheint mir noch wichtig, das Thema «Apartheid» von Kaspar Bütikofer aufzugreifen. Unser Antrag will ja explizit, dass der Kredit grundsätzlich zur Verfügung steht für Schweizerinnen und Schweizer und für Per-

sonen mit Status B und C. Es ist also keineswegs das Ansinnen, hier irgendwie eine Zweiklassengesellschaft zu machen. Aber wir sind dezidiert der Meinung, dass der Personenkreis Asyl F nicht dazu gehören soll. Und dann der zweite Punkt noch an dieselbe Adresse: Herr Bütikofer, Sie haben mit dem Gesundheitssektor explizit auch eine Branche gewählt, in welcher die Arbeitslosigkeit überdurchschnittlich hoch ist. Wir haben also hier Inländer, welche solche Arbeitsplätze besetzen würden. Da haben Sie ein ideales Beispiel genannt, das Wasser auf unsere Mühlen ist.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Sie haben es geschafft, Sie haben mir etwas den Appetit verdorben. Aber ich muss jetzt schon noch einige Sachen richtigstellen, die hier gesagt wurden, insbesondere zu diesem Status F. Ich lese Ihnen vor, was Status F ist: Vorläufig Aufgenommene sind Personen, die man nicht zurückschaffen kann, weil es unzulässig wäre, ein Verstoß gegen das Völkerrecht, unzumutbar, weil sie verfolgt werden, oder unmöglich, weil sie gar nicht zurückkönnen. Diese Personen sind nun mal da. Diese Personen sind zum Beispiel Personen, die vor dem Krieg aus Syrien geflüchtet sind. Ja, diese würden vielleicht gerne wieder nach Hause gehen, in dieses Zuhause, das es nicht mehr gibt (*Zwischenrufe aus den Reihen der SVP*). Ja, es herrscht Krieg in Syrien, vielleicht glauben Sie das nicht. Gehen Sie doch mal selbst nach Syrien und leben Sie dort ein paar Jahre, Sie werden es sicher wunderschön dort haben. Wunderschön ist es in Syrien im Moment, das fänden Sie sicher super dort, da bin ich vollkommen überzeugt davon.

Diese Personen können im Moment nicht zurück, deshalb werden sie vorläufig aufgenommen. Da hören Sie schon, was das heisst, vorläufig aufgenommen. Sie sind bei uns aufgenommen aus einem bestimmten Grund. Und wenn diese Personen hier sind, dann sollen sie doch auch arbeiten können. Warum sollen diese Personen, die man hier schon aufgenommen hat, weil man sie aufnehmen muss, weil sie eben nicht mehr zurückkönnen, warum sollen sie nicht arbeiten? Warum sollen sie den ganzen Tag herumsitzen und nichts tun, wenn sie ja arbeiten wollen? Das ist doch doof.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Für die Ausrichtung von Subventionen beantrage ich Ihnen für die Jahre 2018 bis 2021 einen Rahmenkredit von 7 Millionen Franken.

Vorab zum Minderheitsantrag, der den Personenkreis der vorläufig Aufgenommenen von den EG-AVIG-Angeboten ausschliessen will:

Mit der Änderung des Ausländergesetzes sind die Gemeinden verpflichtet worden, arbeitsmarktfähige anerkannte Flüchtlinge und vorläufig aufgenommene Personen bei den RAV zur Arbeitsvermittlung anzumelden. Das kann man durchaus kontrovers und engagiert, wie Sie das soeben getan haben, diskutieren. Nur es ändert nichts daran, es steht so im Gesetz und es ist von uns auch entsprechend umzusetzen. Der EG-AVIG-Kredit wird somit ganz gezielt eingesetzt für arbeitsmarktfähige – das ist mir wichtig, arbeitsmarktfähige – Personen im Kanton Zürich. Zudem bestimmen ja die Gemeinden und die RAV gemeinsam, ob sie einer betroffenen Person den Besuch dieser Bildungs- und Beschäftigungsprogramme bewilligen wollen. Also die Gemeinden müssen das wollen und der Kanton muss es wollen. In diesem Sinne ist das Verfahren klar geregelt und es ist auch transparent. Und man kann auch nicht sagen, es würden hier irgendwelche EG-AVIG-Gelder für aussichtslose Fälle verschleudert. Eben nicht, wir schauen ja zusammen mit den Gemeinden darauf, dass es aussichtsreiche Personen sind, denen das zugutekommt.

Noch ein paar Worte zur Beanspruchung des bisherigen Kredites 2014 bis 2017: Der bewilligte Rahmenkredit betrug ja 10 Millionen Franken. Wir stellen seit ungefähr 2014 fest, dass wir eine laufende Zunahme der Beanspruchung dieser Gelder und auch dieser Kurse verzeichnen. Damit erhöht sich gegenüber dieser Vorperiode – davon gehen wir aus – die Beanspruchung und es können mehr Menschen beteiligt werden. Und damit es auch ganz klar gesagt wird: Das wollen wir. Wir wollen diesen Betrag nicht künstlich klein halten, wir wollen diesen Betrag möglichst ausschöpfen, weil wir überzeugt sind, dass wir hier etwas Richtiges und Gutes tun. Von den EG-AVIG-Programmen und -Kursen haben bis Ende 2017 bereits über 1000 Personen profitiert.

Wir beantragen Ihnen nun aber einen reduzierten Kredit von 7 Millionen Franken. Wir erwarten aber, dass wir hier eine realistischere Einschätzung haben gegenüber dem letzten Rahmenkredit. Und wir erwarten, dass die Zuweisung von Sozialhilfebezüglerinnen und Bezüger an die RAV zur arbeitsmarktlichen Integration weiter zunimmt. Infolge der Anpassungen im Ausländerrecht werden nun auch vermehrt Personen aus dem Asylwesen von den Gemeinden den RAV zugewiesen. Das ist so entschieden worden und das ist so zu akzeptieren. Zudem wurde ja das Angebot der EG-AVIG-Programme und -Kurse erweitert. In diesem Sinne gehen wir davon aus, dass wir vom Kanton, aber auch von den Gemeinden einen klaren Nutzen dieser Programme haben werden, auch einen sozialen und gesellschaftlichen Nutzen. Ich beantrage Ihnen in diesem Sinne, diesem Rahmenkredit

von 7 Millionen Franken nun zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Minderheitsantrag von Stefan Schmid, Franco Albanese, Roger Liebi, Hans Heinrich Raths und Urs Waser:

Die Vorlage wird an den Regierungsrat mit folgendem Auftrag zurückgewiesen: Die Subventionen gemäss §8 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz in den Jahren 2018 bis 2021 sollen ausschliesslich für Personen mit Schweizer Bürgerrecht sowie Personen mit folgenden Bewilligungen erfolgen:

- Aufenthaltsbewilligung (Ausweis B)*
- Niederlassungsbewilligung (Ausweis C)*

Abstimmung über den Rückweisungsantrag

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Karin Egli: Nun stellen wir 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 115 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5407a zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktrittserklärungen

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Fabian Molina, Illnau-Effretikon

Ratspräsidentin Karin Egli: Es ist ein Rücktrittsgesuch eingegangen. Kantonsrat Fabian Molina, Illnau-Effretikon, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 7. Mai 2018 ist genehmigt.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Weniger Hürden beim Öffentlichkeitsprinzip**
Parlamentarische Initiative *Fabian Molina (SP, Illnau-Effretikon)*
- **Abbau von qualifiziertem Personal in Alters- und Pflegeheimen**
Anfrage *Pia Ackermann (SP, Zürich)*
- **Langfristige Zukunftsgestaltung für den Kanton Zürich**
Anfrage *Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)*
- **Steuerausfälle durch Steuerbetrug**
Anfrage *Tobias Langenegger (SP, Zürich)*
- **Gefahr für Uster – was hat es mit der Aufhebung des Berufsschulstandortes Uster tatsächlich auf sich?**
Anfrage *Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 9. April 2018

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
XXXXXXX 2018.

Provisorisch