



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

43. Sitzung, Montag, 25. Februar 2008, 8.15 Uhr

Vorsitz: Ursula Moor (SVP, Höri)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 2641
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - Protokollauflage..... Seite 2641

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Weibel, Horgen Seite 2641

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Weibel, Horgen
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 59/2008..... Seite 2643

4. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

für den zurückgetretenen Ernst Brunner, Illnau-Effretikon
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 69/2008..... Seite 2644

5. Einrichtung eines Frühwarnsystems bei Hochwassergefahr

Motion von Monika Spring (SP, Zürich) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 5. November 2007
KR-Nr. 325/2007, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... Seite 2644

6. Erneuerung Rahmenkredit für Wiederbelebungsmassnahmen an Fliessgewässern

Motion von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 5. November 2007

KR-Nr. [326/2007](#), Entgegennahme, keine materielle

Behandlung *Seite 2645*

7. Vom Tochtertag zum Kindertag

Postulat von Thomas Ziegler (EVP, Elgg), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 26. November 2007

KR-Nr. [358/2007](#), Entgegennahme, keine materielle

Behandlung *Seite 2645*

8. Buslinien durch den Üetlibergtunnel

Dringliches Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a.A.), Eva Torp (SP, Hedingen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 17. Dezember 2007

KR-Nr. [390/2007](#), RRB-Nr. 174/6. Februar 2008

(Stellungnahme) *Seite 2646*

9. Massnahme gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum Postulat KR-Nr. 150/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 8. Mai 2007

[4343](#) *Seite 2646*

10. Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing

Antrag der KEVU vom 3. Juli 2007 zur Parlamentarischen Initiative von Ralf Margreiter vom 25. April 2005

KR-Nr. [120a/2005](#) *Seite 2661*

11. Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom
16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr.
177/2005 und geänderter Antrag der KPB vom 26.
April 2007 **4342a** Seite 2692

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf elf Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [347/2007](#), [349/2007](#), [350/2007](#), [351/2007](#), [352/2007](#),
[353/2007](#), [354/2007](#), [362/2007](#), [373/2007](#), [374/2007](#), [46/2008](#).

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 40. Sitzung vom 29. Januar 2008, 19.30 Uhr.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Weibel, Horgen

Ratspräsidentin Ursula Moor: Wir dürfen für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Weibel ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Bernhard Egg verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis IX, Horgen.

Gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 wird verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis IX, Horgen, wird für den auf den 15. Februar 2008 zurücktretenden Thomas Weibel (Liste Grünliberale) und an Stelle des Ersatzkandidaten Urs Zollinger, Kilchberg, welcher eine Wahl abgelehnt hat, als gewählt erklärt:

*Rahel Walti, Unternehmerin,
wohnhaft in Thalwil.»*

Ratspräsidentin Ursula Moor: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen.

Rahel Walti, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratsaal und auf der Tribüne erheben sich.

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsidentin Ursula Moor: Rahel Walti, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Rahel Walti (GLP, Thalwil): Ich gelobe es.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratsaal einnehmen. Die Gäste auf der Tribüne und im Rat können sich wieder setzen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Thomas Weibel, Horgen
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [59/2008](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionellen Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Andreas Erdin, GLP, Dürnten.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Wird dieser Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Somit erkläre ich Andres Erdin als Mitglied der Geschäftsleitung für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

für den zurückgetretenen Ernst Brunner, Illnau-Effretikon

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [69/2008](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionellen Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Ueli, Kübler, SVP, Männedorf.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Somit erkläre ich Ueli Kübler als Mitglied des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Einrichtung eines Frühwarnsystems bei Hochwassergefahr

Motion von Monika Spring (SP, Zürich) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 5. November 2007

KR-Nr. [325/2007](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist die Erstunterzeichnerin mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden?

Monika Spring (SP, Zürich): Ich bin damit einverstanden.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Wird ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat [325/2007](#) ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Erneuerung Rahmenkredit für Wiederbelebungsmassnahmen an Fliessgewässern

Motion von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Monika Spring (SP, Zürich) vom 5. November 2007

KR-Nr. [326/2007](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Ernst Meyer (SVP, Andelfingen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Ernst Meyer beantragt Nichtüberweisung. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Vom Tochtertag zum Kindertag

Postulat von Thomas Ziegler (EVP, Elgg), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 26. November 2007

KR-Nr. [358/2007](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Wir beantragen hierzu Diskussion.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Claudio Zanetti beantragt Nichtüberweisung. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Buslinien durch den Üetlibergtunnel

Dringliches Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a.A.), Eva Torp (SP, Hedingen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 17. Dezember 2007

KR-Nr. [390/2007](#), RRB-Nr. 174/6. Februar 2008 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Ursula Moor: Traktandum 8 werden wir zu Beginn der Nachmittagssitzung behandeln.

9. Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum Postulat KR-Nr. 150/2002 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 8. Mai 2007 [4343](#)

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich spreche hier als Ex-KEVU-Präsidentin der vergangenen Legislatur. Es ist jetzt das letzte Geschäft, das ich noch in dieser Funktion vertreten darf, und darum bin ich auch sehr glücklich.

Das Anliegen des Postulates ist berechtigt. Seit der Eröffnung der dritten Tunnelröhre im Baregg wird das Limmattal vom Verkehr überschwemmt. Die Autobahn ist so voll, dass sich für die Anwohner selber durch die Verkehrssteuerung ein Einfädeln als schwierig erweist. Die Luftbelastung hat bedenkliche Ausmasse angenommen.

Die Regierung stellt im Bericht ihre Rezepte gegen den Kollaps vor und hat der KEVU im Rahmen der Beratungen zusätzlich weitere Informationen gegeben, die ich Ihnen nicht vorenthalten will.

Erstens: Neben den im Bericht erwähnten Massnahmen wie Anpassung der Rampenbewirtschaftung und die Regionale Verkehrssteuerung

rung läuft eine Erweiterung der Untersuchungen der Verkehrssituation im Raum Dietikon/Spreitenbach an. Sie soll Einzelmassnahmen definieren, welche die Situation des hausgemachten Verkehrs verbessern sollen.

Zweitens: Die Möglichkeiten, die Projektierung und Bauzeit der Nordumfahrung zu verkürzen, sind gemäss Volkswirtschaftsdirektion bereits ausgeschöpft. Die Arbeiten am Ausführungsprojekt stehen vor dem Abschluss, obwohl die formelle Genehmigung des generellen Projektes durch den Bundesrat aussteht oder zumindest im Zeitpunkt der Behandlung des Postulates durch die Kommission noch ausstand.

Drittens: Da die Möglichkeiten zum möglichst raschen Ausbau der Nordumfahrung bereits ausgeschöpft sind, könnte der Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme der Westumfahrung Administration A3 beziehungsweise A4 im Knonaueramt und der Inbetriebnahme der ausgebauten Nordumfahrung nur noch durch eine künstliche Verzögerung der Inbetriebnahme der Westumfahrung beziehungsweise der A4 erreicht werden. Ein solches Vorgehen erscheint der Regierung weder sinnvoll noch verantwortbar.

Viertens: Für das Limmattaler Kreuz wurde erkannt, dass der Abfluss Richtung Bern im Bereich der Zusammenführung der drei Verkehrsströme am Abend sehr hoch ausgelastet sein wird. Die zur Verbesserung notwendige Verkehrssteuerung ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung in Bearbeitung.

Soweit die Rezepte der Regierung gegen den drohenden Kollaps. Selbstredend wurden in der KEVU bereits Kuren für den Patienten genannt. Sie fielen je nach politischer Ausrichtung verschieden aus: Von noch konsequenterer Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region bis zur äusseren Nordumfahrung als Ultima ratio. Die Verkehrsplan-Debatte war sozusagen wieder eröffnet.

Letztlich ist aber nach Ansicht der KEVU die Forderung des Postulates mit Nennung der genannten Rezepte grundsätzlich erfüllt. Hoffen wir, die Rezepte helfen!

Das Postulat 150/2002 jedenfalls wird Ihnen von der KEVU der letzten Legislatur zur Abschreibung empfohlen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Ich möchte der Regierung danken, dass sie mit den Sofortmassnahmen wenigstens die grössten Auswirkungen zu beseitigen suchte. Dass dabei nicht alle Massnah-

men zu einem wirkungsvollen Erfolg führten und zum Teil zu spät zum Greifen kamen, ist zu bedauern, war aber auch nicht zeitgerecht zu korrigieren. Die leider erst verspätet in Betrieb genommenen Verkehrslenkungsmassnahmen haben eine nur rudimentäre Kontrolle der Vergleichbarkeit vor und nach Inbetriebnahme des Baregg-Ausbaus ermöglicht. Wie der Regierungsrat richtig erkannt hat, haben insbesondere die Einfahrtsdosierungen in Dietikon und Urdorf nicht zur erwünschten Beruhigung des Verkehrsflusses geführt. Im Gegenteil wurden dadurch Umlagerungen des Verkehrs weg von den Autobahnen auf die regionalen Ortsdurchfahrten verursacht. Die Bewirtschaftung der Einfahrt Weiningen und die Steuerung auf der A1 selbst führten anfänglich – zu zwar unregelmässigen – aber immerhin zu Verbesserungen. Nach Korrekturmassnahmen darf hier von einem relativ guten Erfolg gesprochen werden. Allerdings hat die Baregg-Eröffnung auch auf dem Hauptstrassennetz links und rechts der Limmat gravierende Verkehrszunahmen zur Folge. Diese Situation hat sich seit Inbetriebnahme ohne Möglichkeit von zusätzlichen Massnahmen ständig weiter verschärft. Massnahmen im Kanton Aargau ab Baregg sind bis heute ausgeblieben. Die Regierung stellt treffend fest, dass die Wartezeiten an den Zufahrten zur A1 im Limmattal längerfristig nicht zumutbar sind. Leider müssen wir heute feststellen, dass die von der Regierung mit dem Bericht vom August 2006 angestrebten Ziele nur teilweise und mangelhaft erreicht wurden. Die realisierten kurzfristigen Massnahmen lassen sich offensichtlich nicht mehr im nötigen Ausmass ergänzen, als dass die Situation noch mehr verbessert werden kann. Originalton heute Morgen, Schweizer Radio: «Stau im Raum Zürich, vom Limmattaler Kreuz Richtung Sankt Gallen bis Affoltern». Das ist jetzt täglich zu hören. Und die Folgen sind: Statt Durchfahrt durch den Tunnel Überschreiten des alten Weininger/Regensdorfer-Übergangs, und dort ebenfalls Stau.

Die Massnahmen zum Kernprojekt des IVM (*Integriertes Verkehrsmanagement*) auf dem Hauptstrassennetz werden von der Region mitgetragen. Allerdings wird von der ZPL (*Zürcher Planungsgruppe Limmattal*) nicht nur befürchtet, sondern von der bisherigen Entwicklung klar belegt, dass mit diesen Massnahmen ein vernünftiger Zustand vor dem Ausbau des Gubrist nicht wiederhergestellt werden kann. Trotz aller Anstrengung von Kanton und Region zur Förderung des öffentlichen Verkehrs – ich erinnere an S-Bahn-Ausbau, Stadtbahn Limmattal und Ausbau der Busverbindungen – wird sich die

Verkehrssituation in den nächsten Jahren massiv verschlechtern. Dies kann von mir aus meiner Tätigkeit als ZPL-Präsident klar beurteilt werden. Diese Massnahmen brauchen Jahre bis Jahrzehnte zur Verwirklichung und Wirksamkeit.

Mit der Regierung bin ich der Meinung, dass nur mit dem Ausbau der Nordumfahrung und des Gubristtunnels, einschliesslich der flankierenden Massnahmen auf der A1 mit ihren Verzweigungen im Limmattaler Kreuz, die Verhältnisse wieder normalisiert werden können. Allerdings ist der Zeitraum mit den zusätzlichen Belastungen durch den Anschluss der A4 und des Üetlibergtunnels an das Limmattaler Kreuz untragbar für die Bevölkerung im Limmattal. Ausserdem ist es auch untragbar, dass es mit zunehmend stärkerem Verkehr auf den Ausfahrtsautobahnen für die Limmattaler fast nicht mehr möglich ist, in der eigenen Region normal auf die Autobahn einfahren zu können.

Die logische Konsequenz daraus ist, dass wir von der Regierung einen Zusatzbericht verlangen. Es soll uns beantwortet werden: Welche Massnahmen zum Schutz der Limmattaler Bevölkerung ist der Regierungsrat bereit, ergänzend zu den bereits in Angriff genommenen und vollzogenen, für den Zeitraum bis zur Eröffnung des ausgebauten Gubristtunnels zusätzlich zu ergreifen? Lässt sich die Bauzeit des Ausbaus der Nordumfahrung mit geeigneten Mitteln verkürzen? Wie liesse sich der Zeitraum zwischen Anschluss von A3, Üetlibergtunnel, ans Limmattaler Kreuz bis zum geplanten Gubrist-Ausbau-Eröffnung, geplant auf 2012, verkürzen? Wie liesse sich der Zeitraum zwischen dem Anschluss der A4 aus der Innerschweiz ans Limmattaler Kreuz bis zur geplanten Gubrist-Ausbau-Eröffnung verkürzen? Wie gedenkt der Regierungsrat die Situation bei den Einfahrten der Autobahnen im Limmattal so zu gestalten, dass es für die Limmattaler normal möglich ist, auf die Autobahn einzufahren?

Namens der SVP-Fraktion beantrage ich Ihnen,

von der Regierung einen Zusatzbericht zu verlangen.

Ich danke Ihnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das höre ich ganz gerne, dass die SVP jetzt plötzlich einen Zusatzbericht beantragt. Sie kennen ja die Anti-Pleonasmen «schwarzer Schimmel», «trockenes Wasser». So

kommt mir diese Vorlage vor. «Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Limmattal», kann man das überhaupt?, frage ich Sie. Jeden Morgen ersäuft das Limmattal im individualen motorisierten Verkehr. In der gegenwärtigen Situation ist es wirklich so, wie Willy Haderer gesagt hat. Vielleicht überfliegen wir sogar die Radiomeldungen jeden Morgen und jeden Abend.

Das Postulat zeigt auf eine Art eine löbliche Absicht. Aber es ist sehr schwierig, das zu realisieren. Wir haben ja die Beratung in der Kommission im Prinzip so ausgeführt, dass wir erfahren haben, dass hausbackene, altehrwürdige Massnahmen aus der Mottenkiste der Verkehrspolitik des 20. Jahrhunderts eben nichts ändern. Diese unhaltbaren Zustände bleiben. Man sprach ja damals – Willy Haderer hat, glaube ich, den Ausdruck benutzt – vom «Kübel der Nation». Und es ist so: Auch nach dem Ausbau der A1 und der A20 wird der motorisierte Individualverkehr (*MIV*), der ganze West–Ost-Verkehr durchs Limmattal durchgeschleust werden. Das können Sie nicht wegdiskutieren. Es wird sich nicht bessern, im Gegenteil. Es hat mir aber gefallen, dass sich Willy Haderer hier auch ein bisschen ökologisch ins Zeug legte für eine Verkehrsberuhigung – wie ein Löwe! (*Heiterkeit.*) Doch der Postulant sucht eben sein Heil im Weiterausbau des Verkehrsraums. Er will genau das, was die letzten 40 Jahre nicht zum Erfolg geführt hat. Er will wieder mehr Ausbau, er will eine vierte Gubrist-Röhre oder vielleicht sogar eine fünfte. Aber das braucht es nicht! Neue Ideen braucht hier das Limmattal, das wissen Sie. Im nächsten Geschäft kommen wir ja darauf zurück, und da bin ich dann gespannt, wie die Ratsmehrheit und die Ratsminderheit abstimmen. Es geht um Verkehrslenkungsmassnahmen. Es gäbe ja sehr viele Autofahrer, die nur sich selbst transportieren und gut auf den ÖV umsteigen könnten. Das hat sogar die CVP moniert damals mit ihrem Vorstoss «Technik vor Beton».

Wir brauchen marktwirtschaftliche Massnahmen zur Verkehrseindämmung bereits in der Innerschweiz, im Aargau und im Thurgau, sonst bringen wir die Verkehrsüberlastung im Limmattal gar nicht weg. Ich weiss noch, dass Willy Haderer gesagt hat, eine vierte Gubrist-Röhre wäre der wahre Horror. Wir auf unserer Seite sagen, schon die dritte Gubrist-Röhre ist ein Horror. Der Mehrverkehr wird doch die ganze Region treffen, das wissen Sie.

Wir haben jetzt auch gehört, dass der Erstpostulant mit der Antwort der Regierung hadert. Sein Postulat will er nicht als erledigt abschrei-

ben. Er ist im Recht. Auch wir sind über den Bericht des Regierungsrates nicht erbaut, das ist ganz klar. Wir anerkennen zwar die Bemühungen und Anstrengung der Regierung, doch die Probleme sind gravierender und wir können sie nicht mit Glacéhandschuhen anpacken. Verkehrsüberwachung, Rampenbewirtschaftung, Glättung der Verkehrsspitze – das reicht eben nicht. Der Regierungsrat spricht hier von Erfolgen. Der Bericht ist aber überholt, und ich frage die zuständige Regierungsrätin (*Regierungspräsidentin Rita Fuhrer*), wie denn die Situation jetzt aussieht, im Jahre 2007/2008. Man hat sicher schon erste Zahlen. Haben die Staus nicht markant zugenommen? Gibt es nicht immer mehr Schleichverkehr, zum Beispiel über den «Weininger» ins Furttal, durchs Furttal, und drückt auf den Rampen in die Dörfer im Limmattal? Das möchte ich auch genau wissen. Fazit ist, dass wir die Bevölkerung vermehrt vor diesen Verkehrsimmissionen schützen müssen. Es gibt so viel Ausweichverkehr von den Hauptstrassen der Region durch die Dörfer.

Verkehrslenkungsmassnahmen sind unserer Meinung nach ausgereizt, und ein weiterer Strassenausbau löst auf lange Sicht keine Probleme. Wir hätten ja Hand zu einem Zusatzbericht geboten, Willy Haderer. Aber eben, dass man die Verkehrsbelastungen anders wegbringt, dass man nicht mehr Strassenraum für immer mehr Autos bietet, sondern dass man erstens vermehrt den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umlagert. Dass man die S20 – das wissen Sie, die Tangentiallinie, die einmal kommen wird, hoffentlich möglichst schnell – vom Limmattal nach Oerlikon ins Glatttal, dass man die vorher ausbaut. Einige im Rat hören das nicht gerne: Wirksame Verkehrslenkung muss eingeführt werden, anders geht es nicht. Ich sage es nochmals: Das nächste Traktandum lässt grüssen.

Wir haben Handlungsbedarf und neue Strategien aufgesetzt. Sie wissen es vielleicht, vor den Herbstferien haben Grüne, CVP, EVP und SP verschiedene Vorstösse zur Verkehrsberuhigung allerorten eingereicht. Deshalb kann die SP der Vorlage zustimmen, das Postulat abschreiben und damit mit weiteren Vorlagen richtige Verkehrsberuhigungen implizieren.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Mit Getöse ist die FDP für die Abschreibung des Postulates 150/2002 aus dem Jahr 2002. Das Postulat ist nicht mehr aktuell. Der Ausbau der Nordumfahrung und die dritte Tunnelröhre wurden am 12. September 2007 vom Bundesrat

genehmigt. Die massiven Verkehrsprobleme aber bleiben uns im Limmattaler Kreuz bis zum Jahr 2015 erhalten. Das Limmattal leidet Tag für Tag unter den massiven Staus und den ewigen Ausweichmanövern, sprich Schleichverkehr, auf das Haupt- und Nebenstrassennetz. Bis zu 90'000 Fahrten pro Tag muss das Limmattaler Kreuz aufnehmen. Transit- und Agglomerationsverkehr sind weder flüssig noch sicher.

Der Regierungsrat hat das Problem wohl erkannt, vertröstet uns jedoch mit allerhand Untersuchungen und Prüfungen. Er nimmt letztendlich in Kauf, dass wir im Zeitraum zwischen der baldigen Eröffnung der Westumfahrung und der Inbetriebnahme der Nordumfahrung im Jahr 2015 im Verkehr ersticken. Ganz zu schweigen vom Gateway, den man auch noch zumuten will und der die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung im Limmattal durch diese starken Immissionen stark zusetzt.

Wir erwarten eine rasche Umsetzung des Gubrist-Ausbaus und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen. Wir erwarten ausserdem eine schnelle Planung zur Verwirklichung der Limmattalbahn. Dies wäre eine gute Massnahme, die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zu optimieren. Es wurde in der letzten Zeit viel gefragt und noch mehr geantwortet. Allein mir fehlt der Glaube, ob bei der Regierung so viel Elan vorhanden ist wie bei der Umsetzung der Glattalbahn.

Ich verstehe bis heute nicht, wieso das Teilstück vom Farbhof nach Schlieren ohne Busvorläufer nicht sofort als Bahn realisiert werden kann. Der Entscheid, das Trasse in der Mitte der Badenerstrasse zu bauen, ist ja schon gefallen; ein guter Weg, dass die Limmattalbahn auch wirklich Realität wird, Schlieren und Umgebung mindestens einen Teil der heutigen Raserproblematik loswird und die Bevölkerung auch das Gefühl bekommt, die Regierung sei gewillt, rasch zu handeln. Das Limmattal will nicht weiter einstecken. Wir sind eine grosse Wirtschaftsregion und wir wollen auch in Sachen Lebensqualität vorwärts machen.

Lars Gubler (Grüne, Uitikon): Da es sich um ein Postulat aus dem Jahr 2002 handelt und auch viele andere Dinge in dieser Richtung laufen, will ich mich relativ kurz halten.

Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, sei es durch neue Verbindungen oder die so genannten Kapazitätserhöhungen bereits bestehender

Strassen. Dieses Gesetz gilt auch für das Limmattal, das, wie wir gehört haben, stark vom Verkehr belastet ist und in dem in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten dennoch nie den Verkehr eindämmende Entscheide gefällt wurden, sondern vielmehr im grossen Stil neue Strassen gebaut wurden.

Genau diese fehlgeleitete Verkehrspolitik wollten die Postulanten fortsetzen. Nachdem die dritte Baregg-Röhre, der Üetlibergtunnel und die Umfahrung Birmensdorf gebaut sind, fordern sie unter dem Vorwand der vorübergehenden Verkehrsberuhigung die langfristige Schaffung einer neuen Hochleistungsachse. Sie glauben, dass sie damit dem Verkehr um die Stadt Zürich herum einen Riegel schieben können und er sich nicht in ihre Gemeinden ergiesst, wenn die Autobahnen verstopft sind. Sie haben Angst vor verstopften Autobahnen, obwohl diese eine ganz normale Folge von übermässigem Strassenbau rund um ein städtisches Zentrum sind. Wer Strassen baut, wird Stau ernten!

So gut die eigentliche Absicht der Postulanten war, nämlich die Verkehrsentslastung der Gemeinden – mit dem Vorstoss zur Errichtung weiterer Teilstücke einer weiteren Umfahrung im Grossraum Zürich würde genau das Gegenteil erreicht. Genau so, wie sich die Grünen bereits in der Richtplandebatte gegen sämtliche dieser Projekte wehrten, wehren sie sich auch heute dagegen, und zwar deshalb, weil durch solches Vorpreschen mit Strassenbauwünschen die Lebensqualität für die Limmattaler Bevölkerung nachhaltig verschlechtert würde. Viel wichtiger als die Erstellung einer dritten Gubrist-Röhre oder eines Ausbaus der äusseren Nordumfahrung wäre, das Gewicht auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie auf flankierende Massnahmen zu legen. Dies fordern die Postulanten indes erst in zweiter Linie. Für eine gesunde Verkehrsentwicklung im Limmattal sind ganz andere Mittel notwendig als so genannte Kapazitätsanpassungen im Privatverkehr. Es sind dies die Erstellung eines Feinverteilers in Form der Limmattalbahn, und zwar eine schnelle, sowie hohe Taktfrequenzen im S-Bahn- und Busverkehr. Eine solche Verkehrsstrategie kann dem Limmattal und seiner Bevölkerung dienen, indem sie die Lebensqualität steigert. Ausserdem ist sie auch die einzige Strategie, welche den Anforderungen an eine nachhaltige, sprich Ressourcen schonende Politik gerecht werden kann.

Wir Grünen unterstützen die Abschreibung des Postulates und bitten Sie, weitere Wünsche für den Strassenbau dieser Art konsequent abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP ist für Abschreibung des Postulates. Ein Zusatzbericht bringt nichts, weckt höchstens unrealistische Erwartungen. Ein Minderheitsantrag für einen Zusatzbericht wurde übrigens in der KEVU gar nicht gestellt.

Ergänzend zu andern Voten möchte ich vier Punkte festhalten. Erstens: Die Belastungsspitzen mit Staus im Limmattal werden vor allem durch den Pendlerverkehr aus andern Kantonen verursacht. Darunter leidet nicht zuletzt der Gewerbeverkehr, der nicht substituiert werden kann. Der Arbeitspendlerverkehr müsste vor dem Bareggunnel dosiert werden. Konkret: Tropfenzählersystem und – wenn möglich – Road-Pricing sind vor dem Bareggunnel nötig. Es geht nicht an, mit dem Tropfenzählersystem bloss Zürcher Verkehrsteilnehmer zu diskriminieren – ich denke da vor allem an den Gewerbeverkehr –, während Aargauer Solo-Fahrer freie Fahrt haben. Poolfahren müsste vorrangig in diesem Raum gefordert und gefördert.

Zweitens: Der Zielverkehr in das Limmattal wurde unter anderem durch Einkaufszentren mit sehr vielen Parkplätzen im Limmattal vergrössert. Da ist vor allem der Aargau der Sündenbock. Der Bau von weiteren Einkaufszentren müsste erschwert werden. Auch der Bund ist da gefordert.

Drittens: Das Limmattal braucht dringend die Stadtbahn Limmattal. Sie müsste innerhalb eines neuen Aggloprogramms des Bundes vorgezogen werden. Ein Vorziehen der Frist im Verkehrsrichtplan wurde verpasst.

Viertens: Der Verkehr ins Limmattal ist nicht zuletzt die Folge einer verheerenden Siedlungsentwicklung ins Grüne, konkret ins Mittelland hinaus. Wir bewegen uns auf eine Mittelland-Stadt zu. Die Raumplanung wäre gefragt, also eine Siedlungsplanrevision in allen Mittelland-Kantonen. Sonst generieren wir in den Ballungszentren motorisierten Individualverkehr, der auch mit teuersten Strassenbauten nicht bewältigt werden kann, aber auch mit teuerster zusätzlicher Bahninfrastruktur nicht.

Josef Wiederkehr wird dann noch einige Punkte aus Limmattaler Sicht verdeutlichen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Im Limmattal sind Massnahmen getroffen worden, welche Wirkung zeigen; dies ist unbestritten. Unbestritten ist aber auch, dass sich die Verkehrssituation wieder verschärft hat. Die Lösung des Problems muss aber bereits im Aargau und auch in der Innerschweiz mit einem Integrierten Verkehrsmanagement beginnen. Unerlässlich ist die Förderung des ÖV durch die S-Bahn, den Ausbau der Busverbindungen und mit der Realisierung der projektierten Stadtbahn. Die EVP ist bereit, auf diesem Weg Schützenhilfe zu leisten und mit voller Kraft an diesen Projekten mitzuarbeiten und sie zum Erfolg zu bringen.

Den Antrag der SVP lehnen wir ab.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Kapazität des Strassenverkehrs kommt immer wieder an ihre Grenzen. Das führt zu Ausweichverkehr, und dann werden, Willy Haderer, selbst von sehr autofreundlichen Kreisen flankierende Massnahmen gefordert. Wir sind selbstverständlich für Massnahmen, die den Ausweichverkehr einschränken, aber gegen Kapazitätssteigerungen, die hier hinter dem Begriff «Kapazitätsanpassungen» versteckt werden. Denn mit neuen Strassen lösen wir keine Verkehrsprobleme. Denn, so abgegriffen der Spruch unterdessen auch klingen mag – sogar der liberale «Economist» braucht ihn übrigens –, neue Strassen und kapazitätssteigernde Massnahmen führen zu mehr Verkehr. Wenn dann die FDP dennoch einen Gubrist-Ausbau will, sollte sie sich bewusst sein, dass der nicht nur Verkehr aus dem Limmattal raus bringt, sondern eben auch mehr Verkehr ins Limmattal rein. Man glaubt also in weiten Kreisen, weiterhin mit einem Ausbau von Strassenkapazität Verkehrsprobleme lösen zu können, Verkehrsprobleme, die notabene wegen einem Ausbau von Strassen, hier konkret dem Baregg, entstanden sind. Das wird nicht gelingen. Und solange so genannt flankierende Massnahmen auf kantonalen und kommunalen Strassen nicht wirklich die Attraktivität dieser Strassen schmälern, ganz massiv schmälern, solange werden wir dieselben Probleme haben.

Willy Germann hat in seinen Ausführungen wichtige Punkte ausgeführt und echte Denkanstösse gegeben, die verfolgt werden müssen. Ein Zusatzbericht, wie ihn Willy Haderer fordert, ist nicht angezeigt. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Lassen Sie mich aus Sicht der Standortgemeinde zwei, drei Worte zu diesem Postulat sagen. Wir sind ja nicht nur die Standortgemeinde für den Gubristtunnel, sondern auch für das Limmattaler Kreuz. In der Tat macht uns die Verkehrssituation im Limmattal Sorgen. Wir kennen heute den Ist-Zustand, der auch treffend im Bericht der Regierung vom 16. August 2006 beschrieben wird. Als Gemeindepräsident von Weiningen kann ich bestätigen, dass die Rampenbewirtschaftung bei der Einfahrt in den Gubristtunnel recht gut funktioniert. Zum gleichen Schluss kommt auch die Regierung bei ihrer Antwort auf die Anfrage ([373/2007](#)) von Kollegin Barbara Angelsberger und Kollege Josef Wiederkehr vom 13. Februar 2008.

Die grosse Unbekannte ist, wie sich die Situation nach der Eröffnung des Üetlibergtunnels entwickelt. Aus dem Bericht der Regierung entnehme ich, dass die Optimierungsmöglichkeiten bei erhöhtem Verkehrsaufkommen beschränkt sind. In unserer Gemeinde ist man sich der schwierigen Verkehrslage bis zur Eröffnung der neuen Gubrist-Röhre bewusst. Wir sind daran, mit verkehrlich flankierenden Massnahmen den Einwohnern die künftige Situation so erträglich wie möglich zu machen. Der Bundesrat hat das generelle Projekt genehmigt. Nach der öffentlichen Infoveranstaltung vom 25. März 2008 erfolgt die Planaufgabe. Ein ehrgeiziger Zeitplan liegt vor. Die Gemeinde Weiningen hat alles Interesse daran, dass dieser auch eingehalten werden kann. Allerdings beharren wir auf einer Überdeckung am südlichen Tunnelportal und sind auf die Unterstützung der Zürcher Regierung angewiesen. Für uns steht nicht der Rechtsstreit im Vordergrund, sondern im Konsens mit den Verantwortlichen des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) hier eine gute Lösung zu finden. Die Weichen für eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung des Portalbereichs werden mit dieser Projektaufgabe gestellt. Für Weiningen stehen somit weniger die Terminplanung als vielmehr die berechtigten Interessen der Bevölkerung im Vordergrund. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Sofortmassnahmen zur Bewirtschaftung der Autobahnzufahrten mögen bewirkt haben, dass gesamthaft betrachtet der Verkehr auf der Autobahn wieder etwas besser floss. Dies ist mindestens der Antwort des Regierungsrates auf das Postulat zu entnehmen. Ob dies heute noch zutrifft, wage ich zu be-

zweifeln. Die Antwort des Regierungsrates ist ja inzwischen bereits eineinhalb Jahre alt. Zur Kenntnis genommen werden muss aber auch, dass die Sofortmassnahmen zur Bewirtschaftung der Autobahnzufahrten weit gehend zu Lasten des Limmattals gehen. Die Automobilisten unserer westlichen Nachbarkantone freuen sich, dass sie mehr oder weniger freie Fahrt auf der Autobahn geniessen können. Und die Limmattalerinnen und Limmattaler haben vor dem Tropfenzähler Schlange zu stehen, damit sie überhaupt auf die Autobahn kommen.

Letzte Woche war ich an einem grossen, hochkarätigen Anlass in Baden mit dem Titel «Überholt der Kanton Aargau die Schweiz?». Ich kann Ihnen versichern: Was den Verkehr auf der Autobahn anbelangt, haben die Aargauer bereits zugeschlagen. Festzustellen ist auch, dass der Verkehr auf den Ausweichrouten im Limmattal zugenommen hat. Viele wollen es nicht in Kauf nehmen, lange Schlange zu stehen, um überhaupt auf die Autobahn zu kommen. Sie weichen aus und belasten die Bevölkerung in den Ortschaften. Dabei ist beispielsweise das Stadtzentrum Dietikon kaum in der Lage, diesen Verkehr zu bewältigen.

Aus der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage von Barbara Angelsberger und mir, Tropfenzählersystem im Limmattal ([373/2007](#)), welche Sie letzte Woche erhalten haben, geht hervor, dass der Kanton keine genauen Kenntnisse über die Ausweichrouten hat. Dies ist bedauerlich. Immerhin wurde der Tropfenzähler in Urdorf Nord nun definitiv zum Verschwinden gebracht. Schade ist nur, dass der Tropfenzähler in Dietikon nach Ende der Bauarbeiten wieder montiert werden soll. Ich bitte, dies nochmals zu überdenken. Verkehrsmanagement, Elektronik vor Beton: Ja. Aber bitte mit tauglicheren Mitteln! Zu hoffen bleibt für uns Limmattaler, dass eine rasche Realisierung der dritten Gubrist-Röhre, am liebsten mit einer Überdeckung Weiningen, Entlastung bringen wird. Zur Kenntnis nehmen müssen wir aber auch, dass der Einflussbereich des Kantons in beiden Fragen geschwunden ist, weil auf Grund der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) der Bund die Federführung übernommen hat.

Wir wollen nicht weitere Berichte, sondern Taten. Die Stadtbahn Limmattal wäre eine Chance dazu. Wir werden mit einem leisen, aber deutlichen Knurren der Abschreibung zustimmen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) spricht zum zweiten Mal: Es ist schon erstaunlich, was hier alles an gescheiten Worten zu hören war, insbesondere der ewige Singsang der Grünen und von Willy Germann: Mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Zu mehr sind Sie gar nicht mehr bereit, nachzudenken. Ich habe in meiner ganzen Stellungnahme und bereits im Postulat mit meinen Mitpostulanten nie davon gesprochen, noch mehr Strassen zu bauen. Wir haben in klarer und eindeutiger Art und Weise – Josef Wiederkehr hat das gerade vorhin erwähnt in der Beantwortung der Regierung von letzter Woche – klar erkannt, dass auch die Regierung sich hinter die Ziele der ZPL und der 21 Aargauer und Zürcher Gemeinden stellt, die Stadtbahn Limmattal rasch zu verwirklichen. Ebenso – und hier muss ich auch Marcel Burlet erwidern – habe ich nicht davon gesprochen, wie ich jetzt bereits gesagt habe, das Problem nur mit Strassen zu lösen, im Gegenteil: Wir haben klar und eindeutig von den Limmattaler Gemeinden zum Ausdruck gebracht, dass wir die Stadtbahn und den S-Bahn-Ausbau und zusätzlich in unserer eigenen Kompetenz auch im Limmattal den Busverkehr, den Querverkehr ausbauen wollen. Wir wissen, dass das Verkehrsproblem, das in den letzten zehn Jahren das Limmattal behindert und zum Teil verunmöglicht hat, nicht allein mit Strassenausbauten zu lösen ist. Es braucht zusätzlich grosse Anstrengungen im öffentlichen Verkehr. Und hier möchten wir eigentlich auch, dass im Zusatzbericht klar auf das Problem eingegangen wird, wie man mit diesem öffentlichen Verkehr zusätzlich die Problematik entschärfen und auch für die Limmattaler Bevölkerung tragbar machen kann.

Ich habe wenig Verständnis für Barbara Angelsberger, wenn sie nicht im Bilde ist, was es im Limmattal an Planung zwischen den Gemeinden und der ZPL alles gibt. Die ZPL-Delegiertenversammlungen zweimal im Jahr sind öffentlich. Sie können mich auch heute Abend um halb sechs an der ETH als Referenten und als Podiumsteilnehmer zum Thema «Stadtbahn Limmattal – die Lösung aller Verkehrsprobleme?» hören. Es wäre interessant. Dort spreche ich mit Fachleuten darüber, wie die Lösungen aussehen müssen für die Zukunft. Wir setzen uns mit ganzer Energie dafür ein, dass wir auf diesem Weg Lösungen heranbringen. Ich habe kein Verständnis dafür, dass die FDP sich solchen Gedanken verschliesst und gegen einen Zusatzbericht stimmt.

Ich wiederhole es nochmals: Wir verlangen einen Ergänzungsbericht innert eines halben Jahres, um hier wirklich auch von der Regierung klar zusätzlich zur Beantwortung, die wir schon für die Stadtbahn Limmattal haben, Möglichkeiten aufgezeigt zu erhalten, wie wir unserer Limmattaler Bevölkerung über diese Durststrecke helfen können. Es ist eine Durststrecke, die noch etwa fünf Jahre andauern wird. Ich hoffe, dass uns die Regierung dabei hilft, diese gut zu bewältigen. Ich danke Ihnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich glaube, es reicht hier nicht, wie die CVP leise zu knurren und vielleicht sogar deutlich. Wir müssen hier einen Pflock einschlagen.

Liebe SVP, lieber Willy Haderer, die SP ist bereit für einen Zusatzbericht, würde dies unterstützen, aber nur unter der Bedingung, dass klar im Antrag für den Zusatzbericht steht: «Es braucht zusätzliche grosse Anstrengungen im öffentlichen Verkehr. Mit welchen Massnahmen lässt sich der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Limmattalbahn und S20 als Tangentiallinie) beschleunigen?» Ich erwarte das Zeichen! Nur unter diesen Bedingungen stimmen wir hier zu. Es ist eben doch so, wie wir es vorher gehört haben: Die Vorlage hat den bösen Nebengeschmack vom Strassenbau; das kann man nicht wegdiskutieren. Und wir möchten einfach den Pflock hier einschlagen, damit man dann in der nächsten Teilergänzung noch mehr macht, um das Limmattal zu entlasten. Unter diesen Bedingungen können wir zustimmen.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Mit einem Bericht und mit Schreibereien ist gar nichts gebaut, weder die Limmattalbahn noch die Massnahmen zur besseren Verkehrslenkung, noch der Ausbau des Nordrings. Und schliesslich und endlich geht es darum, nämlich um Bauten, Massnahmen zur besseren Verkehrsführung. Es ist so, dass wir die Limmattalbahn auch im Agglomerationsprojekt, das wir an den Bund übermittelt haben, aufgenommen haben, so dass der Bund etwas aus dem Infrastrukturfonds dazu beitragen könnte. Die Limmattalbahn hat die Regierung in die mittelfristige Planung aufgenommen. Das ist das Schnellstmögliche, wenn wir jetzt sofort daran gehen und tatsächlich ernsthaft diese Limmattalbahn verwirklichen wollen. Schneller geht es nicht, denn erst muss die Trasseeführung geklärt werden. Es ist übrigens auch eine gute Zusammenarbeit mit dem Kan-

ton Aargau aufgebaut. Es scheint dadurch keine Verzögerungen zu geben.

Ziel aller den Autoverkehr lenkenden Massnahmen ist es, die Funktion der Hochleistungsstrassen möglichst aufrecht zu erhalten und so ein Überfließen des Verkehrs auf die Region zu verhindern. Ich bin nicht jeden Tag im Limmattal, aber ich weiss natürlich auch aus Polizeiberichten, Verkehrsberichten, dass dort sehr viel Verkehr herrscht. Es ist richtig, es ist eine Wirtschaftsregion, eine aufstrebende Wirtschaftsregion, und gerade deshalb gibt es dort auch aussergewöhnlich viel Verkehr. Zudem ist es auch eine Region, die durch Verkehr, der von andern Orten der Schweiz nach Zürich strömt, belastet ist. Das ist eine Tatsache, die wir zur Kenntnis zu nehmen und der wir uns zu stellen haben.

Mit der Inbetriebnahme der Sofortmassnahmen zur Verkehrslenkung im Limmattal konnte wenigstens ein Teil der Auswirkungen der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Baregg aufgefangen werden. Dank diesen Massnahmen kann im Gubrist heute mehr Verkehr abgewickelt werden, was den Druck auf die Hauptstrassen durch Ausweichverkehr auch reduziert.

Nach einer umfassenden Wirkungskontrolle der Verkehrslenkung befinden sich die im dritten Kapitel des Berichts aufgeführten Anpassungen nun in der Ausführungsphase. Damit können die negativen Auswirkungen der flankierenden Massnahmen deutlich reduziert werden. Mit diesen Massnahmen und mit den heute wirksamen Massnahmen und dem prioritär vorangetriebenen Ausbau des Nordrings, was ebenfalls sehr wichtig ist, erachtet der Regierungsrat das Anliegen der Postulanten als erfüllt.

Der Regierungsrat beantragt daher, das Postulat als erledigt abzuschreiben und dann mit der praktischen Umsetzung weiter zu fahren. Besten Dank für Ihr Verständnis.

Ratspräsidentin Ursula Moor: Willy Haderer, Unterengstringen, hat den Antrag auf Erstellung einer Ergänzungsberichts innert einem halben Jahr gestellt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 80 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag von Willy Haderer zuzustimmen und vom Regierungsrat die Erstellung eines Ergänzungsberichts bis 25. August 2008 zu verlangen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing

Antrag der KEVU vom 3. Juli 2007 zur Parlamentarischen Initiative von Ralf Margreiter vom 25. April 2005

KR-Nr. [120a/2005](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen die Ablehnung der Parlamentarischen Initiative [120/2005](#) betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing. Die Mehrheit lehnt die Initiative aus verschiedenen Gründen ab. Ein Teil könnte sich ein Road-Pricing allenfalls im Rahmen einer Totalrevision der Motorfahrzeugsteuer vorstellen. Dann wäre auch der Zeitpunkt gegeben, die rechtlichen Grundlagen so zu verändern, dass ein solches Instrument eingeführt werden kann. Ein Teil der Mehrheit macht vor allem auch geltend, dass sie das Instrument «Standesinitiative» in diesem Fall für ungeeignet erachtet, da bei den eidgenössischen Räten bereits Bestrebungen für die geforderte Richtung im Gange sind. Die Mehrheit der Kommission sieht sich in ihrer Haltung durch die ausführliche ablehnende Stellungnahme des Regierungsrates bestätigt. Die Mehrheit der KEVU sieht wie die Mehrheit der mitberichtenden WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) im Road-Pricing ein geeignetes marktwirtschaftliches Instrument zur Verkehrslenkung. Sie will mit der Änderung der rechtlichen Grundlage erreichen, dass das Instrument grundsätzlich angewendet werden kann.

Die Minderheit findet es richtig, dass der Kanton Zürich eine entsprechende Standesinitiative einreicht, da er von den negativen Auswirkungen des starken MIV-Aufkommens auf beschränktem Strassen-

raum stark betroffen sei. Die Minderheit verweist auch darauf, dass sich eine Mehrheit des Kantonsrates im Beschluss zur Teilrevision des Verkehrsrichtplans vom 26. März 2007 positiv zur Möglichkeit einer mittelfristigen Einführung von Road-Pricing geäußert hat.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, diese Parlamentarische Initiative abzulehnen. Danke.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Mit dieser Parlamentarische Initiative versuchen die Grünen erneut, ihre Abzockermethode gegen den Motorfahrzeugverkehr durchzusetzen. Am 18. April 2007 ist die Parlamentarische Initiative der SP zum Thema Road-Pricing abgelehnt worden. Doch schon eine Woche später reichen die Immergrünen eine PI zum erwähnten Thema ein, nur ein bisschen anders verpackt. Politischen Anstand oder wie man das nennt, kennt diese Partei anscheinend nicht.

Ich frage mich nur, was die Initianten mit marktwirtschaftlichen Verkehrssteuerungen meinen. Die Rechnung dafür zahlen der Detailhandel, das Gewerbe sowie die Restaurations- und Dienstleistungsbetriebe der Innenstadt. Bei einer versuchsweisen Einführung von Road-Pricing stehen Aufwand und Ertrag in keinem Verhältnis. Es ist ein Irrglaube, zu meinen, man könne dann nach zehn Jahren schauen, ob sich Road-Pricing bewährt habe. Denn niemand kann es sich leisten, Hunderte von Millionen Franken in einen blossen Versuch zu investieren. Wir bauen ja auch nicht versuchsweise einen Eisenbahntunnel. Der Kontrollaufwand des Road-Pricing-Systems schluckt überdies einen grossen Teil seiner Einnahmen selber und muss durch laufend höhere Gebühren finanziert werden. Also werden die Autofahrer erneut zur Kasse gebeten, obwohl sie mit Mineralölsteuern, Fahrzeugsteuern und Autobahnvignetten bereits jährlich 8,7 Milliarden Franken in die Staatskasse abliefern.

Nun suchen die Grünen eine zusätzliche Finanzierung für den ÖV. Wo wollen sie diese finden? Am einfachsten natürlich bei den Motorfahrzeugfahrern. Diesen muss man nur lange genug in den Ohren liegen und ein schlechtes Gewissen wegen Umweltverschmutzung einreden. Bundesrat Moritz Leuenberger findet in der Innenstadt einen Parkplatz, zahlt jedoch keine Gebühren, weil er der Meinung ist, ein Buch abzuholen sei Güterumschlag. Die Hausfrauen, die in der Stadt einkaufen müssen, sollen aber hohe Gebühren zahlen, um überhaupt in die City zu gelangen. Vergleiche mit London, Stockholm oder anderen

Städten sind absurd. In Stockholm bleiben die Busse im Stau stecken, seit die Trambahn eingestellt wurde. Und in London leben 20mal mehr Personen als in Zürich. Die grossen Verkehrsprobleme liegen bei uns nicht bei der Zugänglichkeit der Innenstädte, sondern bei den Autobahnumfahrungen der grossen Agglomerationen. Die Antwort darauf ist nicht Road-Pricing, sondern der Ausbau überlasteter Autobahnabschnitte und die Fertigstellung der vor über 30 Jahren geplanten Hauptverkehrsachsen. Der Touring-Club der Schweiz mit 1,6 Millionen Mitgliedern, der Automobil-Club mit 100'000 Mitgliedern und die City-Vereinigung Zürich lehnen kategorische jegliche Projekte ab. Geschätzte Damen und Herren der bürgerlichen Ratsseite, lehnen Sie mit uns diese auf den motorisierten Individualverkehr gerichtete Parlamentarische Initiative ab.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Meine Vermutung hat sich bestätigt, dass einige von Ihnen und speziell unser Autofahrlehrer im Kantonsrat, Kantonsrat Luzius Rüegg, wieder die Faust im Sack machen, bevor es überhaupt nötig ist. Lesen Sie doch die Vorlage! Hier geht es um eine Standesinitiative, dass man das Gesetz ändert. Kein Mensch redet jetzt davon, dass man in der Stadt Zürich das Road-Pricing einführt, Luzius Rüegg! Lesen Sie die Vorlage! Ich weiss, dass sich diese Faustkämpfer sich heute hoffentlich in der Mehrheit befinden oder in der Minderheit; das wissen wir noch nicht, es war in der KEVU ganz knapp. Eigentlich haben wir damals eine regelrechte Abstimmungsniederlage erlebt in der Kommission, als ein Ratsmitglied leider nicht am Abstimmungstag da war. Die mitberatende WAK hat ja Zustimmung zur PI von Ralf Margreiter beschlossen. In der KEVU kann man sagen, dass es eigentlich auch fifty-fifty war, sechs zu sieben, sieben zu sechs, acht zu sieben oder sieben zu acht, das kommt nicht drauf an.

Heute wird ein Minderheitsantrag gestellt. Sie wissen es, Strassen sind in der heutigen Zeit Mangelware. Mein Appell: Sie müssen eben nicht nur hinter der Windschutzscheibe auf den Verkehr schauen, sondern gehen Sie als Velofahrerin oder Velofahrer oder als Fussgängerin oder Fussgänger! Staus sind ja eigentlich volkswirtschaftlich gesehen auch schon eine spezielle Form von Road-Pricing. Luzius Rüegg, Sie haben Recht, Autofahrer werden abgezockt. Sie verlieren jedes Jahr 12'000 Stunden an Zeit. Wir haben 12'000 Stunden Stau in der Schweiz. Und das wollen wir beheben. Von daher müssen wir uns eben überlegen,

warum der Kanton Zürich mit den grössten Verkehrsproblemen, neben Genf und Lausanne, nicht in Bern vorstellig werden soll.

Es hat mich echt genervt im Bericht des Regierungsrates, dass es immer wieder um die verschiedenen Formen von Strassenzöllen geht. Beispiele im Ausland funktionieren gut oder wenig. Sie bringen jetzt Stockholm. Das interessiert gar nicht! Wenn Sie bei Road-Pricing das Haar in der Suppe suchen, dann suchen Sie es möglichst lange. Sie werden es immer finden, Sie finden immer ein Haar in der Suppe, bei jeder Verkehrsberuhigungsmassnahme. Sie müssen nur genug lange suchen, und das machen Sie ja schon seit einigen Jahren.

Diese Vorlage will als PI formaljuristisch beim Bund vorstellig werden, und nichts anderes. Haben Sie also keine Angst, dass in nächster Zeit Road-Pricing eingeführt wird. Wir müssen eben den Wegzollartikel aus dem 19. Jahrhundert, Artikel 82 Absatz 3 ändern. In der damaligen Zeit hatte die Eidgenossenschaft Angst, dass die Kantone wieder ihre alten Brückenzölle und Wegstrecken bezollen würden. Das ist heute wohl überholt, längst überholt. Und wir haben ja eigentlich Road-Pricing, seien Sie ehrlich, Luzius Rüegg. Am Grossen-Sankt-Bernhard-Tunnel haben wir das eingeführt. Eigentlich ist auch die LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) eine Road-Pricing-Vorlage: Wer dort Strecken benutzt und viel fährt, muss mehr bezahlen. Wir haben ja auch einen Expertenbericht vom ASTRA, wo der Schweiz empfohlen wird, das Road-Pricing einzuführen. Es ist eben grotesk, wenn man in der Zeitung liest «Der Bund ist für Road-Pricing» und eine Woche später – ich habe die Artikel hier – sagt der Regierungsrat des Kantons Zürich «Wir brauchen Road-Pricing nicht». Wo ist da die kohärente Verkehrspolitik? Die eidgenössischen Räte werden demnächst zu diesem Expertenbericht – es ist ja aufgegleist in der Bundesversammlung – Stellung nehmen. Aber leider ist er auf die lange Bank geschoben. Das ist übrigens auf Ihrem Parkett gewachsen.

Der Kanton Zürich muss jetzt in Bern vorstellig werden, um sozusagen als Katalysator zu wirken, damit die Diskussion um eine diesbezügliche Verfassungsgrundlage beschleunigt wird. Steuerung des Strassenmarktes mit Road-Pricing und einer geschickten Regulierung bringt eine effiziente Nutzung des Strassenraums in Stosszeiten und in Ballungszentren. Zu diesem relativ kleinen Schritt – es ist keine Revolution, wenn Sie da zustimmen – kann die SP mit Überzeugung Ja sagen, damit man in Bern vorstellig wird und dass man diese Parlamen-

tarische als Standesinitiative überweist, um die rechtlichen Grundlagen zu erhalten. Diskutieren können wir dann das Road-Pricing immer noch, wo und wie es eingeführt wird.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird die Standesinitiative für die Einführung von Road-Pricing nicht unterstützen. Zunächst muss man feststellen: Es gibt sehr unterschiedliche Vorstellungen, was überhaupt Road-Pricing ist. Die Interpretationen über Road-Pricing sind so ziemlich vielfältig – wie deren Erfinder.

Bei der vorliegenden Standesinitiative geht es im Grunde genommen um eine neue Einkommensquelle für den Staat, bezahlt von denen, die bereits heute den Strassenbau finanzieren und den öffentlichen Verkehr quersubventionieren. So soll im Ergebnis weniger Auto gefahren werden und der öffentliche Verkehr soll mehr genutzt werden. Nur, die Tatsache ist, dass der Individualverkehr schon heute seine Kosten selber trägt, und das inklusive Umweltkosten und inklusive Unfallkosten, wie es das Bundesamt bereits festgestellt hat. Und Tatsache ist auch, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden kann, ob nun Road-Pricing ist oder nicht. Und Tatsache ist auch, dass die FDP sämtliche öffentlichen Bauvorhaben in den vergangenen Jahren immer unterstützt hat.

Den Initianten geht es denn eigentlich darum, eine ganz bestimmte Mobilität vorzuschreiben oder schlicht zu erzwingen. Nur ist die Krux, dass bei all diesen vielen Road-Pricing-Modellen sich folgende Probleme stellen. Erstens: Bis heute konnte keine wirklich spürbare Abnahme des Verkehrs durch Road-Pricing nachgewiesen werden. Und zweitens: Auch die ausländischen Modelle sind nur sehr bedingt aussagekräftig. London und Zürich lassen sich nun mal nicht einfach vergleichen. Die Erhebungskosten für Road-Pricing verschlingen immense Kosten. Dieses Geld würden wir lieber in echte ökologische Projekte investieren. Völlig unbekannt ist aber auch die abschreckende Wirkung auf unsere Städte und unsere Zentren. Fährt Mann oder fährt Frau dann zum Einkaufen in die Agglomerationen, aufs Land? Wäre das für die Umwelt wirklich besser? Auch die sozialen Auswirkungen von Road-Pricing sind für uns absolut inakzeptabel: Derjenige, der es sich leisten kann, darf Auto fahren, wer es sich nicht mehr leisten kann, hat die Bahn zu benutzen. Und diese Forderung kommt ausgerechnet von einer Partei, die sich für sozial Benachteiligte einsetzen will! Das ist doch eine sehr fragwürdige Politik. Echte Anreize, insbe-

sondere finanzieller Natur, sind tatsächlich effiziente Mittel, um mit Verkehrsproblemen umzugehen. Nur, wenn Sie schon konsequent sind, dann fordern Sie doch ein Mobility-Pricing, jede Mobilität hat ihren Preis. Und so spielen wir auch nicht die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander aus.

Es wurde bereits gesagt hier im Rat, die Einführung von Road-Pricing würde sogar eine Verfassungsänderung bedeuten. Dabei könnten wir viel schneller handeln. Die FDP hat eine Motion eingereicht für ein ökologisiertes Verkehrsabgabegesetz für unseren Kanton. Dieses könnten wir sehr rasch einsetzen. Wer wirklich etwas für die Umwelt tun will, der wähle nicht diesen ideologischen akademischen Weg, sondern der wähle mit uns eine Totalrevision. Ich bitte Sie, die Standesinitiative abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Kurz etwas zum Markt. Da haben wir eine kleine Differenz zu Marcel Burlet. Zeit kann man nicht verlieren, der Tag hat immer 24 Stunden. Und wir können die Zeit gut nützen, indem wir diese PI überweisen, oder wir können die Zeit «verlölen», das ist uns aber freigestellt. Wir können auch die Zeit einsetzen für marktwirtschaftliches Verhalten, aber Zeit verlieren als solche geht nicht. Hingegen, Luzius Rüegg, besagt ein Grundsatz der Marktwirtschaft, dass nur knappe Güter einen Preis haben. Also nur ein Gut, das knapp ist, hat einen Preis. Raum ist nicht vermehrbar, man kann ihn höchstens aufteilen. Von daher ist Raum ein knappes Gut und es kennt seinen Preis. Der Strassenbau ist nun mal einer der grössten Landschaftsfresser. Das hat also einen Preis. Verschiedene Städte haben Road-Pricing in ebenso vielen Modellen eingeführt. Die einen funktionieren besser als andere. Wir diskutieren hier nicht über das Modell. Diese Diskussion folgt.

Wir diskutieren hier über eine Standesinitiative, und da hat eben Carmen Walker auch wieder nicht ganz korrekt argumentiert. Wir fordern nicht die Einführung des Road-Pricings, sondern wir fordern die gesetzlichen Grundlagen, damit man überhaupt über die Einführung diskutieren kann. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Es geht hier also nicht darum, dass wir uns bereits schon auf ein Modell festgelegt haben. Das ist eine Diskussionsdiskussion. Wir wollen die Diskussion voranführen.

Es wird zu Recht argumentiert – und da bin ich mit Luzius Rüegg einverstanden –, dass ein Road-Pricing-Versuch kaum als Versuch be-

zeichnete werden kann, weil die Vorlaufkosten so hoch sind, dass man da nicht mit Versuch und Irrtum von einem Modell zum andern springen kann. Das heisst, es muss sorgfältig vorbereitet werden. Diese Arbeit muss gemacht werden.

In unserem eng besiedelten Raum frisst die Mobilität Lebensraum, und im Kanton Zürich nimmt dieser Lebensraum laufend ab. Darum macht es Sinn, mit einer marktwirtschaftlichen Methode einen entsprechenden Preis festzulegen. Ich wundere mich nicht, wieso Ihr euch gegen die marktwirtschaftlichen Elemente wehrt! Weil Ihr ganz genau wisst, dass sie funktionieren, oder? Ich bin Unternehmer und ich weiss, dass Marktwirtschaft funktioniert.

Mit der Parkraumbewirtschaftung haben Sie ja ein entsprechendes Modell, einfach für den ruhenden Verkehr. Road-Pricing ist keineswegs systemfremd, sondern wendet einfach die Gesetze der Marktwirtschaft an. Und Road-Pricing wird die Probleme zunehmender Mobilität nicht allein lösen können. Ich denke, das ist einfach der Ansatz von Carmen Walker, der falsch ist: Dass du das Gefühl hast, mit einer Methode sei es gelöst! Wir sind ja gar nicht dagegen, dass wir deine Totalrevision unterstützen! Warum nicht? Das eine tun und das andere nicht lassen, viele Wege führen nach Rom, und ich denke, hier kann Road-Pricing einen wichtigen Teil zur Lösung beitragen. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP unterstützt die Parlamentarische Initiative, obwohl diese einige Mängel aufweist. Der grösste Mangel: Standesinitiativen aus Zürich wirken erfahrungsgemäss eher kontraproduktiv als förderlich. Ausserdem ist im Bund mittlerweile einiges in Sachen Road-Pricing in Bewegung gekommen. Ein Postulat wurde dort überwiesen. Warum trotzdem die Unterstützung?

Die Überweisung des Postulates im Nationalrat hat die Idee «Road-Pricing» zuerst auf eine lange Bank geschoben. Eine Standesinitiative aus Zürich und wahrscheinlich auch aus andern Kantonen soll beschleunigen. Wir sind überzeugt, dass für einen Pilotversuch im Kanton Zürich keine Verfassungsänderung nötig wäre, auch beim Bund nicht. Als schnellste Lösung sehen wir ein befristetes Bundesgesetz. Die Überweisung der Parlamentarische Initiative zeigt dem Bund, dass der Kanton Zürich es ernst meint mit diesem marktwirtschaftlichen Mittel, ja, dass er dringend darauf angewiesen ist. Wichtiger ist aber, dass der Kanton zu Lasten des Strassenfonds einen Kredit für ein Road-Pricing spricht. Der entsprechende Vorstoss von SP, CVP und

EVP ist eingereicht. Ganz klar ist aber: Ein Versuch darf nicht allein zu Lasten des Kantons durchgeführt werden. Die CVP hat sich schon vor Jahren für marktwirtschaftliche Mittel zur Verkehrslenkung ausgesprochen. Ein differenziertes – ich betone: ein differenziertes – Road-Pricing als bestes Mittel zur Stauvermeidung und Substitution von motorisiertem Individualverkehr ist für uns aber nur ein Puzzleteil einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung. Vor allen darf damit aber nicht die Strategie der Verkehrsvermeidung durch eine Siedlungsentwicklung nach innen vernachlässigt werden.

Ein Road-Pricing muss aber folgende sieben Bedingungen erfüllen, und da unterscheiden sich unsere Vorstellungen zum Teil von jenen der Grünen und der SP.

Erstens: Road-Pricing darf sich nicht bloss auf die Stadt Zürich beschränken, sondern müsste eine grössere Agglomeration umfassen. Road-Pricing also zum Beispiel schon vor dem Bareggunnel; das habe ich bereits erwähnt.

Zweitens: Road-Pricing sollte grundsätzlich stark quotenneutral sein. So ist Road-Pricing eben keine Abzockerei, Luzi Dürr! (*Heiterkeit wegen dieses Versprechers. Angesprochen ist nicht Lucius Dürr von der, CVP, sondern Luzius Rüegg von der SVP.*) Am meisten profitieren grössere Familien, die sich umweltbewusst verhalten. Es ist also sogar sozial. Vielleicht taucht eines Tages aber eine verantwortbare Teilzweckbindung auf.

Drittens: Road-Pricing muss differenziert ausgestaltet werden. Spitzenstunden sind teurer. Nur so kann die Belastungsspitze mit ihren Staus gemildert werden.

Viertens – und das ist ganz wichtig, wieder an Luzi Dürr gerichtet (*grosse Heiterkeit*) – oh je, natürlich Luzi Rüegg, tut mir leid, nächstes Mal sage ich nur noch «an die SVP gerichtet» –, viertens: Der Gewerbeverkehr muss dank Road-Pricing bevorzugt werden. Denkbar ist eine elektronische Jahresvignette mit freier Durchfahrt und Vorfahrt auf der zweiten oder dritten Spur. Also, liebe SVP, keine Abzockerei für die KMU, sondern Zeitgewinn mit relativ wenig Geld!

Fünftens: Road-Pricing muss verbunden sein mit Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen, also Elektronik vor Beton, also Verkehrsinformation, Verkehrssteuerung, Integriertes Verkehrsmanagement.

Sechstens: Road-Pricing ist also Teil eines Integrierten Verkehrsmanagements, das nicht der Bund allein bewerkstelligen darf. Der Kan-

ton muss da ein Wort mitreden und das untergeordnete Netz auch einbeziehen.

Und siebtens: Der Aufwand – da bin ich gleicher Meinung – muss verhältnismässig sein.

Wer nun die Parlamentarische Initiative mit der Begründung ablehnt, sie hätte einige Mängel, der verzichtet auf ein wichtiges Signal an den Bund. Und wer, wie die FDP, die absolute Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl befürwortet, der verkennt die Begrenztheit des Raums – das hat Robert Brunner vorhin schon sehr gut erläutert –, der verspricht den Menschen das Blaue vom Himmel. Mit diesen Beschränkungen, die wir da bereits früher markiert haben, bitte ich Sie, stimmen sie dieser PI zu.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Grünliberale Fraktion ist grundsätzlich mit der Stossrichtung der PI einverstanden und unterstützt den Minderheitsantrag auf Einreichung einer Standesinitiative. Es geht heute eben nicht darum, über Details zu streiten oder der PI die Unterstützung zu versagen, weil die konkreten positiven oder negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Einführung von Road-Pricing nicht bekannt seien, da keine Angaben zur konkreten Ausgestaltung eines Modells vorliegen. Es geht um eine Rechtsgrundlage, damit Road-Pricing getestet und schliesslich eingeführt werden kann.

Sie wissen, dass ich normalerweise äusserst skeptisch bin, wenn es darum geht, von in Bern vertretenen Parteien eine Standesinitiative einzureichen. In diesem Fall ist dieses Mittel aber sinnvoll, denn wo soll Road-Pricing zuerst eingeführt oder getestet werden, wenn nicht in Zürich? Deshalb braucht es ein deutliches Signal nach Bern, dass der wohl am stärksten betroffene Kanton dieses effiziente System zur zeitlichen und örtlichen Steuerung der Verkehrsflüsse wünscht. Deshalb gilt es, die bestehenden Bestrebungen in Bern zu stärken. Es ist wichtig, dass der Kanton dieses Signal «Ja zum Road-Pricing» gibt. Denn es ist nicht sinnvoll, wenn nur die Stadt Zürich für einen solchen Versuch ist. Dann haben wir genau einen gewichtigen unerwünschten Effekt: Die Fahrt in die Stadt kostet und die Fahrt in die ohnehin vom ÖV schlechter erschlossenen Agglomerationsgegenden, Dienstleistungszentren nicht. Aus raumplanerischer Sicht muss man sich also sehr gut überlegen, was man will. Je näher an die Zentren nämlich die Zahlstellen gelegt werden, desto mehr bleiben die Fahrzeuge draussen. Und dann werden eventuell an diesen Grenzen Bürogebäude hochge-

zogen, eine fatale Entwicklung. Oder das könnte zum Beispiel auch eine unberechtigte Bevorzugung von einem Einkaufszentrum, wie dem Glatt, bedeuten.

Das Ziel von Road-Pricing ist und bleibt eine Verminderung der vermeidbaren Autofahrten. Und eigentlich heisst es auch eine Verflüssigung des übrig gebliebenen Verkehrs. Viel sinnvoller wäre eine allgemeine Verminderung von vermeidbaren Fahrten, und das geht am einfachsten über den Preis. Da würde ja eigentlich schon ein erhöhter Benzinpreis reichen. Vielleicht wäre damit das Stauproblem gelöst. Gegen dieses Vorgehen gibt es aber zu viele Widerstände und es liegt nicht in unseren Zürcher Händen.

Die Lobby der Autofahrer befürchtet, dass mit Road-Pricing einfach mehr bezahlt werden muss. Wir stehen dazu, im Gegensatz zur FDP, die nun Road-Pricing über soziale Argumente abschiessen will, dass Mobilität mehr kosten muss. Gerade jetzt, wo der Bundesrat zurückgekrebt ist und der Benzinpreis im europäischen Vergleich auf tiefstem Niveau ist und die CO₂-Emissionen nicht gesenkt werden können, ist es notwendig, ein Zeichen zu setzen und sich einzugestehen, dass der Preis ein Steuerungselement ist. Und ich versuche jetzt auch noch für Autofahrer gute Gründe darzulegen, weshalb sie sich für dieses neue System einsetzen sollen. Es ist ja allen klar, so kann es nicht weitergehen, und neue Strassen zu bauen, ist keine Lösung; das wurde schon probiert. Road-Pricing ist sicher innovativer und könnte das Leben für die Autofahrer verbessern. Das Problem ist nämlich weniger, dass wir zu wenig Kapazität hätten – die meisten Strassen sind häufig leer –, sondern dass uns vorläufig ein effizientes System fehlt, um den knappen Raum zu Spitzenzeiten zuzuteilen. Es braucht also ein System, das die Fahrer nach den Kriterien Verkehrsaufkommen und – damit bin ich mit Carmen Walker einverstanden – Emissionen belastet. Davon profitieren alle, entfällt doch die unproduktive Zeit im Stau. Fliessender Verkehr ist eine knapper werdende Ressource und hat damit seinen Preis. Der «Economist», ich zitiere ihn nochmals, hat schon vor elf Jahren richtigerweise betont: «Die Politiker haben Angst vor Road-Pricing. Wie sollen sie die Leute davon überzeugen, für etwas zu bezahlen, das bisher immer gratis war?» Es ist jetzt aber notwendig, gerade wegen der verstopften Strassen und der gravierenden Luftverschmutzung. Die Technologie für Road-Pricing gibt es. Sie wird besser und günstiger. Autofahrer müssen lernen, dass nicht nur

das Fahrzeug kostet, sondern vor allem das Fahren, und das zu bestimmten Zeiten.

Ein allumfassendes Mobility-Pricing, das überall Gültigkeit hätte, bleibt Zukunftsmusik. Nochmals: Es geht um die Schaffung von rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road-Pricing. Und für eine Einführung müssten Volk und Stände zustimmen. Für uns Grünliberale sollen die Einnahmen des Road-Pricings wieder an die Bevölkerung verteilt werden oder für eine Verminderung der allgemeinen Steuerlast eingesetzt werden. Sie sind keine zusätzliche Einkommensquelle, sie sind staatsquotenneutral. Aus einer Zweckbindung der Einnahmen, zum Beispiel für den Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, stehen wir ablehnend gegenüber.

Die Standesinitiative tragen wir aus Überzeugung mit und bitten Sie, dasselbe zu tun. Danke.

Gerhard Fischer (EVP, Bärenswil): Uns allen ist noch in lebhafter Erinnerung, wie – knapp zwar – im Verkehrsrichtplan Road-Pricing Zustimmung erhalten hat. Von daher ist die Standesinitiative nur eine logische Konsequenz, um das Anliegen durchzusetzen. Die Regierung wehrt sich gegen das Vorhaben, will das Problem mit einer Ökologisierung des Gewichts und des Hubraums bei den Verkehrsabgaben stärker berücksichtigen. Beim Benzinpreis kann aber logischerweise eine Erhöhung nur bis zur Angleichung an unsere Nachbarländer erfolgen. Wir sind zwar auch der Meinung, dass eine Gewichts- und Hubraumbesteuerung richtig ist. Als Lenkungsmassnahme für unsere Städte wird diese Massnahme aber nur sehr beschränkt Wirkung zeigen. Denn wer sein Fahrzeug schon mit höheren Abgaben in Verkehr setzt und in den Verkehr kommt, der entrichtet diese Abgabe in der Meinung, dass er nun auch freie Zufahrt zu den Städten haben soll, wenn er schon mehr Abgaben leistet. Damit wird die Lenkung in den Städten verunmöglicht, oder mindestens hat sie nicht die Wirkung, die wir uns erhoffen.

Ich gehe mit der Regierung zwar einig, dass die Modelle von London und Stockholm nicht einfach eins zu eins für unsere Städte umgelegt werden können, zum Beispiel weil der Modalsplitt bei uns viel höher ist. Natürlich wird es einen langen Kampf um die Akzeptanz von höheren Gebühren für die Strassenbenützung geben. Auch ist nicht auszuschliessen, dass in Einzelfällen Ungleichbehandlungen von Privaten und Gewerbe vorkommen. Mit den elektronischen Möglichkeiten,

welche laufend weiterentwickelt werden und bis zu einer Einführung, welche noch Jahre dauern wird, Ausführungsreife erlangen werden, ist es gut möglich, das Gewerbe in unseren Städten durch die notwendige Kapazitätssicherung gegenüber dem Individualverkehr gebührend zu berücksichtigen. Dies wäre durchaus möglich und auch sinnvoll. Wir sind der Meinung, dass durch die offene Formulierung der PI mit dem Endziel einer Verfassungsänderung das Anliegen der Einführung von Road-Pricing unbedingt an die Hand genommen werden soll.

Die EVP wird aus diesen Gründen den Minderheitsantrag, wie er gestellt ist, grossmehrheitlich unterstützen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Die EDU ist gegen die Standesinitiative Road-Pricing. Die EDU ist klar für die Förderung des ÖV und für die Einschränkungen des MIV. Unserer Meinung nach gibt es aber praktikablere Lösungen mit viel weniger Beamtenapparat, als dies bei Road-Pricing nötig wäre. Wir könnten uns zum Beispiel auch vorstellen, dieses Geld für Alternativenenergien einzusetzen. Die Verkehrssteuer über den Treibstoff zu erheben ist das globale Road-Pricing, das nicht mal ein neues Berechnungsmodell benötigen würde. Die Verrechnungssteuer über den Treibstoff zu erheben, würde auch die Autofahrer aus ländlichen Gebieten vermehrt zum Umsteigen bewegen und nicht nur die Autofahrer in der Region und Stadt Zürich zur Kasse bitten. Es gibt sehr viele ländliche Gebiete, die auch im Verkehr ersticken. Für diese bringt das vorgeschlagene Road-Pricing gar nichts.

Auch darum ist die EDU gegen diese Parlamentarische Initiative und empfiehlt Ihnen die Ablehnung. Danke.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Diese Parlamentarische Initiative ist ja gut gemeint. Aber der Begriff Road-Pricing, meine Damen und Herren auf der rot-grünen und christlichen Ratsseite, Road-Pricing darf nicht zwangsläufig mit Umweltschutz in Verbindung gebracht werden. Denn dieses Abgabainstrument stellt per se – per se! – keine eigentliche Umweltschutzmassnahme dar, auch wenn Sie das in Ihrem Wunschdenken anders subsumieren. Das ist Etikettenschwindel, den Sie sich natürlich leisten können. Denn auch Road-Pricing als neue Variante in diesem notabene alten Politspiel – ich sehe Reto Cavegn da oben, du stimmst sicher zu (*Alt-Kantonsrat Reto Cavegn, FDP, Oberengstringen, verfolgt die Debatte von der Tribüne aus.*) – misst

sich etwa an den gleichen Eckpunkten wie alle Abgaben und Steuern im Bereich des motorisierten Verkehrs – ich denke da an die Motorfahrzeugsteuer, an die LSVA, an die Mineralölsteuer, CO₂-Abgaben und auch Parkgebühren –, nämlich: Wer zahlt? Warum und wie viel und wozu und mit welchen Folgen? Das sind etwa die Fragen, immer dieselben Fragen, die grundsätzlichen Fragen bei der Ausgestaltung einer Strassengebühr.

Einziger neuer Aspekt in unserem Fragekatalog mit Road-Pricing ist eigentlich nur der räumliche Aspekt, nämlich: Welche Auswirkungen sind zu beachten oder eher zu befürchten, wenn Sie gewisse Strassenstrecken oder Gebiete für den Motorfahrzeugverkehr «bepreisen»? Sind die ungeplanten Folgen Ausweichverkehr auf anderen Strassen, Umfahungsverkehr in anderen Quartieren oder Gebieten? Oder ist es längerfristig gar eine Siedlungs- und Raumentwicklung, die uns, nicht wie wir wollen, anders prägt und unseren Kanton anders prägt in Folge von Road-Pricing? Wird also aus dieser Lenkungsabgabe plötzlich eine Verlagerung der Verkehrsprobleme. Da stellen sich Fragen über Fragen, zusätzliche Fragen – alles eben ungeklärte grundsätzliche Fragen! Und nirgends, nirgends zeichnet sich eine Einigkeit ab. Ist Road-Pricing nur als Strassen- oder Staugebühr gedacht oder zur radikalen Reduktion des Autoverkehrs in Städten, Innenstädten und Wohngebieten, für die einen für überall? Ist Road-Pricing zur Finanzierung des Strassenbaus gemeint, also Selbstalimentierung? Oder zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs? Oder gar als Ökobonus, wie wir es gerne hätten, rückverteilt? Oder ist der Tarif zum Beispiel nur kassensturzverträglich tarifiert, lediglich als Einnahmequelle gedacht, vielleicht das Modell FDP oder aber kostendeckend, Modell CVP? Oder wird gar der Tarif mit erheblicher Lenkungswirkung für die Umwelt eingeführt, so, wie es die Grünen gerne hätten? Fragezeichen! Varianten um Varianten mit allen Untervarianten, von Kostenwahrheit über umstrittene ÖV-Abgaben bis hin zur elektronischen Datenerfassung im Road-Pricing.

Sie sehen, die Ausgestaltungsmöglichkeiten von Road-Pricing sind ziemlich vielfältig, und Einigkeit nur schon in den Grundsatzfragen suchen wir zusammen mit dem Volk seit über 20 Jahren. Sie reden vom Gleichen hier drin, aber Sie meinen etwas anderes. Sie erlauben, dass ich nach und mit all diesen Erfahrungen bei der Motorfahrzeugsteuer, mit Parkplatzgebühren, CO₂-Abgaben und den ganz konkreten Erfahrungen mit der real existierenden LSVA, also mit dem

schwindenden Güterverkehr leider auf der Bahn und mit dem steigenden Güterverkehr leider auf der Strasse – gedacht und gepriesen war es umgekehrt, lieber Bundesrat Moritz Leuenberger und Andreas Herczog (*alt Nationalrat, SP Zürich*), ich war immer dagegen –, dass ich mit all diesen Erfahrungen, mit dem Alpenschutz – dafür war die LSVA nämlich auch vorgesehen, aber weit gefehlt! –, dass ich mit all diesen Erfahrungen einer Vorlage, auch wenn sie Road-Pricing heisst, was zwar gut gemeint ist und gut tönt, aber so wenig definiert ist wie ein weisses Blatt Papier und so wenig konkretisiert ist, dass sogar die CVP mitmacht (*Heiterkeit*), dem System weder als allgemeinen Appell für eine eidgenössische Gesetzesvorlage noch als zu wenig fertig gedachten Pilotversuch zustimmen kann, und zwar zum Schutz von Umwelt und Klima. Alles andere wäre aus meiner Sicht politischer Autismus.

Gaston Guex (FDP, Zumikon): Gabi Petri hat es gesagt, auch wenn ich ihren Worten nicht in allen Punkten folgen konnte: Wir reden alle vom Gleichen, aber wir meinen immer etwas anderes. Ja, man schlägt den Sack und meint den Esel! Umweltprobleme können nur mit ehrlichen und gesamtheitlichen Ansätzen gelöst werden. Insellösungen, ideologische Schnellschüsse führen in eine Sackgasse. Zum Thema Ehrlichkeit: Es geht Ihnen sicher nicht um marktwirtschaftliche Verkehrssteuerung. Es wäre ja zu schön, wenn Sie das Hohelied der Marktwirtschaft anstimmen würden – aber allein mir fehlt der Glaube. Es geht Ihnen im Klartext um staatlich angeordnete massive Einschränkung des Individualverkehrs und um eine massive Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs. Dies mit Lösungsansätzen, die, wie meine Kollegin Carmen Walker schon gesagt hat, mehr als fragwürdig sind und im Ausland auch keinen Erfolg haben.

Zum Thema Gesamtheitlichkeit: Auch wir von den Freisinnigen sind interessiert, unsere Quartiersprobleme zu lösen. Aber da Road-Pricing den Nachweis nicht erbracht hat, einen Beitrag für eine nachhaltige – und da liegt der Punkt: nachhaltige – Lösung zu leisten, streben wir neue Wege bei der Verkehrssteuerung und deren Finanzierung an. Wie es unserem liberalen Geist entspricht, setzen wir dabei auf echte Anreize finanzieller Natur und natürlich auf Eigenverantwortung. Wir wollen und fordern verursachergerechte und effiziente Verkehrsabgabegesetze mit deutlichen Anreizen zu ökologischem Verhalten – dies, ohne das Steueraufkommen insgesamt zu erhöhen. Verkehrssteuerung

ist das eine, die Finanzierung aber – das müssen wir auch in Betracht ziehen –, die Finanzierung aber das andere, seien es Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder im Bereich des Individualverkehrs. Mit Steuererhöhungen und unendlichen Abgabeerhöhungen lassen sich diese Vorhaben nicht finanzieren. Auch da wollen wir neue Wege gehen, kreative Wege gehen und das Public-Private-Partnership bietet Möglichkeiten, sei es zum Beispiel bei der Finanzierung des Waidhaldetunnel, sei es aber auch bei der Finanzierung von Vorhaben des öffentlichen Verkehrs. Mit diesen Mitteln kann man die Finanzierung besser angehen.

Packen wir es an und unterstützen wir diese Parlamentarische Initiative nicht!

René Isler (SVP, Winterthur): Die Diskussion hier in diesem Rat erstaunt mich einmal mehr. Zu Marcel Burlet zuerst: Sie sagen immer, es gehe Ihnen nicht um Road-Pricing, sondern nur darum, dass man das Gesetz dementsprechend ändern könne in Bundesbern. Dann frage ich Sie: Wieso denn überhaupt? Ihnen geht es doch – seien Sie ehrlich – nur um Road-Pricing. Wenn Sie mich hier und jetzt fragen würden, wie meine Befindlichkeit heute Morgen gegenüber dem ÖV sei, muss ich Ihnen schon gestehen: Es war schon besser. Dass man ja täglich in der S-Bahn oder auch im ÖV stehen muss, weil es zu wenige Sitzplätze hat, ist das andere. Was mich heute vor allem sehr genervt hat, ist wieder einmal eine 20-minütige Stillstandspause irgendwo draussen in der Botanik. So kann es eigentlich auch nicht gehen. Jetzt fragen Sie mich vielleicht: Ja wieso benutzt dann der Herr Isler den ÖV? Schlicht und ergreifend, es braucht keine Regulierung, es braucht kein Gesetz dazu, es braucht keine Befehle, für mich stimmt so das Angebot. Und dahin müsste doch eigentlich die Diskussion laufen. Sie müssen nicht irgendetwas verbieten oder das andere fördern. Das Verkehrsmittel, das für mich stimmt, brauche ich auch.

Zu Robert Brunner auch noch eine kleine Schelte. Wenn Sie sagen, unsere Landressourcen seien knapp oder existieren bald nicht mehr, und Ihr Hauptvotum dahingeht zu sagen, weitere Strassen zu bauen, sei eigentlich in der heutigen Zeit gar nicht mehr möglich. Okay, da mögen Sie ein Stück weit Recht haben. Ich frage Sie und auch die ganze linke Seite: Sie sagen ja immer wieder, der ÖV müsse ausgebaut werden. Ja wohin bauen Sie denn den ÖV? Wollen Sie die Bahntrasse auf die Wolken stellen oder wohin? Sie sehen also, auch da

ist es eigentlich eine Glaubensfrage. Reden wir vom privaten Motorfahrzeugverkehr oder vom ÖV, mir ist es eigentlich soweit wurscht. Ich wähle jeweils das Verkehrsmittel, das für mich passt. Wenn der ÖV – und das ist eigentlich mehrheitlich eine Erfolgsgeschichte, vor allem hier im Kanton Zürich –, wenn das Angebot stimmt, dann komme ich doch nie auf die Idee und fahre mit meinem privaten Fahrzeug von Winterthur hierher ins Rathaus. Ich nehme den ÖV. In der Regel ist er ja pünktlich. Gut, Platz hat es zu wenig. Zeitersparnis ist gegeben, da müssen wir kein Gesetz draus machen. Da müssen wir Road-Pricing dazustellen. Das Verkehrsmittel, das für mich stimmt, benutze ich – und fertig.

Dann hören wir immer «Ja, die Abgaben, mit den Abgaben und Gebühren können wir den Fahrzeugverkehr schon eindämmen!», so ein Schwachsinn! Vielleicht mögen sich die einen oder andern noch an Alt-Bundesrat Alphons Egli erinnern. Der sagte einmal, auch wenn es schon sehr lange her ist: «Würde der Benzinpreis 1.50 Franken kosten, der Verkehr würde um 50 Prozent eingedämmt.» Sie wissen es, heute zahlen wir bald zwischen 1.70 Franken und vielleicht auch mal 2 Franken. Und nimmt der Motorfahrzeugverkehr ab? «Beinichten!» Auch wenn er 3 Franken kostet, glauben Sie doch nicht, geben Sie sich doch nicht der Illusion hin, man würde weniger mit einem privaten Fahrzeug in der Welt herum fahren. Dann spart man sonst irgendwo was. Die Kinder tragen dann halt die Schuhe ein wenig länger, das Mittagessen fällt halt ein bisschen dünner aus. Auf Ferien wird verzichtet und so weiter und so fort. Der Farbfernseher muss dann halt vielleicht statt fünf Jahre zehn Jahre halten. Aber gefahren wird genau gleich. Und dasselbe wäre auch mit Road-Pricing. Waren Sie mal in Stockholm, Marcel Burlet? Ich war einmal. Ist eigentlich interessant, es ist ähnlich, wie wenn Sie an den Automobilsalon nach Genf gehen. Dort sehen Sie nur noch die grossen wunderschönen Autos, denn der kleine Bürger fährt nicht mehr in die Stadt hinein, sondern da machen Sie ein Präjudiz. Genau Ihre «Klientschaft», man weiss es ja, dass Sie als Cüpli-Sozialisten vor allem die Gutverdienenden schützen und nicht mehr unsere Arbeiter, sonst hätten Sie nicht so Wind in den Ohren gekriegt von Ihrer Klientel! Und was auch immer vergessen wird: 40 Prozent – auch in Stockholm, das ist wahr, Sie dürfen mit mir mal nachlesen, Sie können ja auch mit mir wieder einmal nach Stockholm kommen zu meinen Bekannten –, 40 Prozent geht nur für die Verwaltung drauf, 40 Prozent! Da haben Sie noch nichts geregelt, noch nicht

irgendwo irgendwas in einen Topf hereingebracht oder irgendetwas auf den ÖV umgelagert oder was auch immer.

Ich komme zum Abschluss. Wir müssen nicht den ÖV und das individuelle Motorfahrzeug gegeneinander arbeiten lassen. Brauchen wir beides so, dass es ...(*Die Ratspräsidentin betätigt die Glocke: «René Isler, Sie müssen zum Abschluss kommen, Ihre Zeit ist abgelaufen.»*)

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): «Das Geld liegt auf der Strasse.» Das habe nicht ich festgestellt, sondern das hat vor etwa zehn Jahren Kaspar Villiger, seines Zeichens freisinniger Bundesrat, an einem Parteitag der FDP gesagt, mit Road-Pricing könne man Strassen finanzieren, mit Road-Pricing könne man die Bundeskasse finanzieren, Road-Pricing sei eine faire Finanzierungsmöglichkeit, eine gut umsetzbare Finanzierungsmöglichkeit. Und jetzt kommt die FDP des Kantons Zürich – dort ist die Botschaft in den Köpfen noch nicht angekommen – und sagt, das sei eine schlechte Möglichkeit zu finanzieren. Und um das zu kaschieren, hat uns Carmen Walker etwas von einem ökonomischen – Entschuldigung: ökologischen – Abgabekonzept gesagt, das kreiert werden soll. Ja, jetzt kommt die FDP auch noch mit diesen grünen Themen. Ich habe schon grosse Mühe, ich muss mich dauernd mit den Grünen herumbalgen (*Heiterkeit*) und jetzt kommen Sie auch noch, meine Damen und Herren von der FDP! Bleiben Sie bei Ihrem Leisten! Machen Sie ökonomische Verkehrspolitik und nicht ökologische! Wenn es dann letztendlich tatsächlich um die Ökologie geht, dann steigen Sie nämlich wieder aus.

Das Road-Pricing ist eine Form der ökonomischen Strassenfinanzierung. Denken Sie nur an die Gemeindestrassen. Eine Milliarde Franken geht jedes Jahr in den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen! Und wer bezahlt die Gemeindestrassen? Der Steuerzahler! Die Nationalstrassen werden durch den Benzinzoll finanziert, die Staatsstrassen durch die Verkehrsabgaben, aber die Gemeindestrassen, eine Milliarde Franken, das zahlt der Steuerzahler. Mit einem Road-Pricing, das die Gemeinden einrichten könnten, mit einem Road-Pricing könnten sie die Gemeindestrassen finanzieren. Es geht hier gar nicht um Ökologie – hören Sie mir auf mit diesem Zeug! –, sondern es geht hier um die Ökonomie. Das ist mehrmals schon klar dargelegt worden, Strassen sind ein knappes Gut und knappe Güter kann man gut verkaufen.

Im Übrigen weiss ich gar nicht, warum Sie komisch tun da drüben! Wir haben einen Verkehrsrichtplan beschlossen, und in dem Verkehrs-

richtplan ist das Road-Pricing enthalten. Also ist der Kanton gehalten, ist die Regierung gehalten, sich zum Road-Pricing Gedanken zu machen, und dieser Kantonsrat eben auch. Also forcieren wir doch endlich das, was wir uns selber aufgegeben haben! Was an Details dann zu lösen ist, die vielen Fragen, die Sie von Gabi Petri gehört haben, diese vielen Fragen können wir dann stellen und dann beantworten, wenn wir die Möglichkeit überhaupt bekommen durch den Bund, wenn wir diese Möglichkeit haben, Road-Pricing allenfalls zu legislieren.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Sie kennen alle die Staus in grösseren Städten. Sie kennen die Staus an den neuralgischen Orten. Sie kennen Sie im Pendlerverkehr, im Freizeitverkehr, im Einkaufsverkehr, man behindert sich gegenseitig. Gaston Guex fordert fantasievolle und verursachergerechte Anreize und kommt dann zur üblichen FDP-Konsequenz: Packen wir es an, sagen wir Nein! «Packen wir es an, tun wir nichts, das Problem löst sich dann schon von selbst», das ist ungefähr der Sinn und Geist dessen, was ich von der Gegenseite heute den ganzen Morgen zum Thema Road-Pricing und verursachergerechte Verkehrsfinanzierung gehört habe. Es geht – und da hat Hartmuth Attenhofer in einem gewissen Sinn natürlich recht – durchaus um eine wichtige ökonomische Frage. Es geht um den Umgang mit dem knappen Gut Strassenraum.

Nun gibt es im Kantonsrat eine Kommission, jene für Wirtschaft und Abgaben, die sich mit den ökonomischen Fragen, mit Abgabefragen befasst. Und die Kommission für Wirtschaft und Abgaben hat in ihrer Mehrheit beschlossen, diese Parlamentarische Initiative sei unterstützungswürdig, also ökonomisch sinnvoll. Das leuchtet durchaus ein. Es ist eine marktwirtschaftliche Lenkung und es ist, wenn Sie ökonomisch denken, schlicht die kostengünstigste Variante der Problemlösung mit dem motorisierten Individualverkehr. Der Status quo ist teurer, Sie zahlen einfach den Zeitpreis über Staukosten. Und Ihr ganzes wundervolles Strassenbauprogramm, Ihre Verkehrsrichtplan-Orgie, die milliardenteure, ist um ein x-faches teurer, als was Sie in irgendein System von Road-Pricing, wie auch immer es ausgestaltet wird, überhaupt investieren können. Es ist also schlicht die kostengünstigste Variante. Und wer Strassen sät – das auch noch zum Verkehrsrichtplan –, der wird Verkehr ernten. Und mehr Verkehr kann bestimmt nicht die Lösung der Probleme im Kanton Zürich sein.

Sie können schon versuchen, den Markt von der Strasse fernzuhalten. Aber er dringt durch alle Ritzen in Ihr Haus ein. Sie haben den Markt halt einfach in Form von Zeitpreisen. Wenn Ihnen das lieber ist, dann ist Ihnen das lieber, aber Zeitpreise sind willkürlich, Marktpreise sind es nicht.

Hauptziel des Road-Pricing ist eine Verringerung des Verkehrsaufkommens, und das kann man zur Verkehrssteuerung benutzen, das kann man zum Verzicht auf weitere Strassenausbauten benutzen. Das ist aber implizit und je nach Ausgestaltung sehr explizit eben auch Verringerung von Umweltkosten, von Belastungen, Behebung von Umweltschäden. Das dürfen Sie nicht vergessen. Road-Pricing haben Sie für den ruhenden Verkehr über die Parkplatzgebühren allenthalben; das leuchtet allen ein. Den einen ist es zu hoch, den andern ist es zu tief, aber der Grundsatz leuchtet allen ein. Das Feld hat einen Preis, denn da steht nämlich eine Tonne Blech. Warum das für den fahrenden Verkehr nicht auch so sein soll, ist nicht einzusehen.

Die Bilanz ist in London schon nach einem Jahr klar positiv: Eine Verkehrsreduktion um fast einen Drittel, kein administratives Chaos und eine breite Akzeptanz. In Stockholm ging es sogar noch schneller. Und in Stockholm haben Sie das, wovor Sie sich fürchten, nämlich eine Volksabstimmung, und zwar eine Volksabstimmung, die eine Mehrheit für die Beibehaltung dieses Road-Pricing-Systems gefordert hat. Sogar die neu gewählte bürgerliche schwedische Regierung hat nicht daran gerüttelt, das Road-Pricing-Verdikt des Volkes ernst zu nehmen, und nun gilt es ernst.

Ausgerechnet die FDP kommt dann noch mit dem sozialen Argument. Road-Pricing sei unsozial. Ja, es kommt drauf an, wo Ihr Denken beginnt. Wenn Ihr Denken auch bei jenen Leuten beginnt, die sich aus ökonomischen Gründen kein Auto leisten können, wenn Ihr Denken auch bei jenen Leuten beginnt, die an der Rosengartenstrasse wohnen, weil sie sich keine teurere Wohnung leisten können, dann ist Ihr Argument ein Scheinargument; das müssten Sie vielleicht auch einmal zur Kenntnis nehmen. Ich hoffe, dass nicht allzu viele Leute auf dieses pseudosoziale Argument hereinfliegen.

Der Richtplanauftrag fordert die mittelfristige Einführung von Road-Pricing. Mit dieser Parlamentarischen Initiative schaffen wir einen Anstoss, in Bern die nötigen Grundlagen dafür zu errichten. Und die Standesinitiative ist darum ein richtiges Instrument, weil Zürich von Verkehrsproblemen überproportional betroffen ist. Es geht um die

Schaffung von rechtlichen Möglichkeiten, nicht um Systemfragen, sondern nur um den politischen Grundsatz. Regierung und bürgerliche Ratsseite spielen offenkundig lieber «Eile mit Weile», als dass sie an tragfähigen und zukunftsgerichteten Lösungen mitarbeiten würden. Die Städte Zürich und Winterthur und mittlerweile auch der Bundesrat haben erkannt, dass Road-Pricing eine sinnvolle Option darstellt und dass man die Tür für diese Option aufstossen soll. Mit dieser Parlamentarischen Initiative tun Sie genau das. Sie tun nicht mehr, aber Sie tun auch nicht weniger.

Ich empfehle Ihnen daher wärmstens, diese Parlamentarische Initiative definitiv zu unterstützen. Und wer das nicht tut und wer meint, das aus taktischen Gründen nicht tun zu sollen, weil andere Lösungen sinnvoller scheinen im heutigen Zeitpunkt, der ist politisch ein schlechter Taktiker.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Verschiedene Voten haben mich auf die Rednerliste gebracht. Road-Pricing scheint ein attraktives Diskussionsthema zu sein.

Spätestens seit der Beantwortung der Anfrage [25/2006](#) von Claudio Zanetti kennen Sie den geschichtlichen Sachverhalt, weil da steht zu Frage 6: «Die Bundesverfassung von 1848 hat den Bund ermächtigt, Binnenzölle abzubauen. Im Vordergrund stand bei der Schaffung des Bundesstaates die Schaffung eines Binnenraums Schweiz. Insbesondere sollte verhindert werden, dass einzelne Kantone, Bezirke, Städte oder Gemeinden Wegzölle oder Ähnliches erheben, die dem Gedanken des Bundesstaates zuwiderliefen.» Sie sehen, die Geschichte ist nicht neu. Man hat es abgeschafft, weil es keinen Sinn macht, Sie wollen es wieder einführen.

Signale aus Zürich kommen beim Bund schlecht an, zumal das UVEK (*Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) und der Bundesrat in der Zwischenzeit nicht untätig gewesen sind. Die gleichen Exponenten, die neu Gebühren fordern, bezahlen diese in den meisten Fällen selbst nicht. Luzius Rüegg hat die sozialistische Parkierungspolitik des UVEK-Vorstehers (*Bundesrat Moritz Leuenberger*) erwähnt. Genau in dieser Zeitspanne gab der Bundesrat grünes Licht für Versuche mit Road-Pricing. Und Ralf Margreiter hat das Problem, dass die Zeit abgelaufen ist, sein Vorstoss wurde nämlich schon lange überholt. Gestützt auf die Forschungsergebnisse aus Mobility-Pricing, hat der Bundesrat das weitere Vorgehen in Sachen

Road-Pricing diskutiert. Er hat beschlossen, dass die Einführung von Strassenbenützungsabgaben in den Städten und Agglomerationen ermöglicht werden soll. Als ersten Schritt will er die rechtliche Grundlage für die Durchführung entsprechender Versuche schaffen. Sie sehen, es läuft ja alles schon! Es braucht keine PI. Und wenn Sie noch Signale senden wollen, dann machen Sie das, bevor solche Beschlüsse gefallen sind – und nicht nachher.

Im Frühjahr 2007 hat der Bundesrat den UVEK-Bericht zur möglichen Einführung gutgeheissen. Am 7. Dezember 2007 hat der Bundesrat ein mehrstufiges Vorgehen beschlossen. In einem ersten Schritt wird die Rechtsgrundlage für die Durchführung von Versuchen in Städten oder Agglomerationen geschaffen. Gemäss dem Bundesamt für Justiz ist dafür ein befristetes Bundesgesetz ausreichend. Festzulegen sind im Besonderen die maximale Höhe, der Gegenstand der Abgabe und der Kreis der Abgabepflichtigen. Sie sehen, alles läuft und wir müssen nur noch festlegen, was wir genau mit diesem Zoll oder mit dieser Abgabe belegen wollen. Will eine Stadt oder eine Agglomeration einen Road-Pricing-Versuch durchführen, so hat sie vorgängig – und jetzt müssen Sie zuhören! –, sie hat vorgängig ein Dossier abzugeben und nachzuweisen, dass die wesentlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung erfüllt sind. Dazu ist unter anderem das Gebiet festzulegen, in welchem Road-Pricing gilt. Das vorgesehene Abgabesystem muss auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die übrigen Verkehrsmassnahmen abgestimmt sein, damit die zu erwartenden Folgen, etwa eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, bewältigt werden können. Zudem müssen die Städte belegen, dass den Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt Rechnung getragen wird. Also die Städte sind in der Pflicht. Sie sollten etwas liefern und nicht immer bitten, man soll ihnen helfen. Die Versuche sollen wissenschaftlich begleitet werden, das kennen wir ja von anderen Vorstössen auch schon wieder. Die Veränderungen auf den Verkehrsablauf, das lokale Gewerbe, die Umwelt et cetera müssen erfasst und ausgewertet werden. Verlaufen diese Versuche dann positiv, so wird in einem zweiten Schritt die Rechtsgrundlage für die definitive Einführung von Road-Pricing in den Städten und Agglomerationen geschaffen und der Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung angepasst. Sie sehen, alles ist auf gutem Weg.

Im Moment ist unsere Bundesverfassung der massgebende Punkt, dass Road-Pricing nicht eingeführt werden kann. Der Bund arbeitet daran,

dass es eine gesetzliche befristete Möglichkeit geben soll. Die Eckpunkte sind bekannt, und es braucht keine PI Ralf Margreiter. Wenn Sie diese jetzt schönreden, dann wissen Sie genau, dass Sie ein Pamphlet nach Bern schicken, das keine Wirkung zeigt. Es ist das Signal in die falsche Richtung, weil der Kanton Zürich und auch die Stadt Zürich weder die Voraussetzungen für ein Dossier Road-Pricing im Moment erfüllen noch die entsprechende wissenschaftliche Begleitung aufweisen können. Sie können die ganze Übung also abbrechen und die Initiative ablehnen.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Der Begriff Road-Pricing steht für die Benutzung von Strassen gegen Entgelt. Somit soll eine neue Verkehrsfinanzierung gestaltet werden. Es ist eine Tatsache, dass Handlungsbedarf hinsichtlich Verkehrsfinanzierung wie auch eine Verkehrssteuerung besteht. Bei allen Massnahmen der Nachfragebeeinflussung geht es also darum, eine gezielte Verteuerung bestimmter Fahrten zu bewirken, dies unter dem Label «verursachergerecht». Gabi Petri, Sie haben Recht, reiner Etikettenschwindel!

Was erreicht man mit Road-Pricing? Weniger Stau auf den Autobahnen? Kaum! Ausser dass das Autofahren teurer wird, erreicht man nichts. Also müssen neue Anreize geschaffen werden. Die Motorfahrzeugsteuer müsste zum Beispiel neu geregelt oder abgeschafft werden. In Stockholm kennt man keine Motorfahrzeugsteuer. Und, lieber Benno Scherrer, wir haben eine Motorfahrzeugsteuer; das ist eine Autosteuer für die Strassen. Die Fondsfinanzierung müsste neu geregelt werden, aber dazu ist die SP auch nicht bereit.

Das Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates skizziert auf, wie der MIV und der ÖV verbessert werden können. Ein Verkehrsmanagement soll mithelfen, den Verkehr zu steuern und Staugefahren zu mildern. Ich verspreche mir mit dieser Umsetzung der Strategie dieses Konzeptes wesentlich mehr als nur eine Einführung eines Road-Pricings, das nur darauf abzielt, den Autobenutzer mehr zur Kasse zu bitten. Ich erachte diesen Weg auch als asozial, wenn nur noch die besser gestellten Menschen das Auto benutzen dürfen. Das Ziel, nämlich eine Verbesserung der Verkehrs- und Lebensqualität, kann nicht allein durch Road-Pricing erreicht werden. Lenkungsmassnahmen müssen koordiniert angegangen werden. Es muss ein marktwirtschaftlicher Ansatz gefunden werden. Dies aber, lieber Robert Brunner, muss auch im öffentlichen Verkehr Gültigkeit haben.

Eine Standesinitiative, wie sie vorgeschlagen ist, hat wohl in Bern keine Chance. Nur schon deshalb, weil sie von Zürich kommt. Damit wir schneller zur Lösung kommen, setze ich mein Vertrauen in unsere Regierung, die die Strategie des Gesamtverkehrskonzeptes umsetzen wird. Das Risiko von Road-Pricing liegt aber letztlich wohl bei der Akzeptanz der Bevölkerung und im Vollzug der Behörde.

Alfred Heer (SVP, Zürich): Das meiste wurde bereits gesagt, ich möchte nur noch auf die Einwände oder auf die Äusserungen von Hartmuth Attenhofer bezüglich der Gemeindestrassen eingehen, welche durch Steuergelder finanziert sind. Das ist tatsächlich möglich, doch wie wollen Sie die Versorgung der Bevölkerung sicherstellen, wenn Sie keine Strassen haben. Es ist also ein bisschen dumm, wenn Sie das Gefühl haben, dass dafür keine Steuergelder aufgewendet werden sollten. Gleichzeitig möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass wir auch in die S-Bahn erhebliche Mittel aus Steuergeldern investieren. Wenn Sie also konsequent sind und tatsächlich der Meinung sind, dass Gemeindestrassen vollumfänglich durch die Autofahrer zu bezahlen seien, dann müssten Sie eigentlich auch die Forderung erheben, dass die S-Bahn-Benutzer vollumfänglich für die Kosten aufkommen und die S-Bahn nicht mit Steuergeldern subventioniert wird, was ja rund eine Million Franken pro Tag ausmacht. Also diese Konsequenz vermisste ich leider.

Es ist auch so, dass Road-Pricing offensichtlich dazu genutzt werden soll, dass die Verkehrslast in den Spitzenzeiten abnimmt und damit man dann das Gefühl hat, man müsse weniger Strassen bauen. Auch hier könnte man natürlich darüber diskutieren, ob man, anstatt die S-Bahn auszubauen mit teuren Durchmesserlinien, nicht auch eine Bahn-Pricing-Gebühr in den Stosszeiten einführen sollte. Das wäre ja auch eine Möglichkeit, um zu verhindern, dass so viele Leute die S-Bahn am Morgen früh gebrauchen. Aber niemand käme auf die Idee, eine solche Forderung aufzustellen, auch die SVP nicht, da wir ja wissen, dass die Leute zur Arbeit müssen und nicht zum Vergnügen am Morgen um sieben Uhr die S-Bahn besteigen. Esther Guyer, die ja nicht arbeitstätig ist, würde das vielleicht freiwillig machen, aber die normalen Leute eher weniger (*Heiterkeit*). Darum möchte ich Sie doch darauf hinweisen: Mit Road-Pricing treffen Sie erstens die Bevölkerung, die zur Arbeit geht. Es fährt niemand freiwillig in einen Stau am Morgen oder am Abend; das ist dummes Zeug. Es ist auch nicht der

Freizeitverkehr, der davon betroffen wäre. Es ist einfach eine neue Steuer, die Sie einführen möchten, und eine neue Belastung, die die SVP ablehnt.

Und dann möchte ich Sie auch noch darauf aufmerksam machen: Wenn Sie die Eisenbahnen so fördern – die brauchen Energie! – oder wenn Sie davon sprechen, man könnte auf Kernkraftwerke verzichten, dann liegen Sie da auf dem falschen Dampfer. Aber vielleicht erfinden Sie ja mal eine S-Bahn, die mit Solarstrom läuft. Besten Dank.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Die SP steht scheinbar nicht hinter Bundesrat Moritz Leuenberger. Er persönlich sagte kürzlich, die grossen Verkehrsprobleme liegen bei uns nicht bei der Zugänglichkeit der Innenstädte – er hat das ja selber bewiesen –, sondern bei den Autobahnumfahrungen der grossen Agglomerationen. Wo soll denn der Transitverkehr durchfliessen, wenn Sie gegen den Ausbau der Hauptverkehrsachsen sind? Da nützt auch das Road-Pricing nichts.

Hartmuth Attenhofer, was zahlt denn der Autofahrer, der den ÖV nicht braucht im Kanton Zürich? 360 Millionen Franken Subventionen an den ÖV!

Carmen Walker (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte gerne zwei kurze Repliken machen. Lieber Ralf Margreiter, irgendwie ist die Welt ja schon etwas verkehrt. Da versuchen Sie uns die Gesetze der Marktwirtschaft zu erklären, währenddem andererseits Ihre Parteikollegin und erwiesenermassen Kämpferin gegen das Fussballstadion – wir sind nicht immer gleicher Meinung, Gabi Petri, aber in diesem Fall sind wir wirklich einig – richtigerweise sagt, Road-Pricing sei nun mal weder Markt noch etwas für die Umwelt. Vielleicht müssten Sie einmal darüber nachdenken oder Klartext sprechen, wofür Sie eigentlich Road-Pricing wollen und was Sie darunter verstehen. Wenn Sie vom Stockholmer Modell sagen, wo angeblich die Bürgerlichen auch einverstanden sind, dann müssen Sie auch sagen, dass das Geld wieder in den Strassenbau zurückfliesst für Infrastrukturen. Das, nehme ich an, wäre ja nicht in Ihrem Sinn.

Lieber Hartmuth Attenhofer, ich weiss gar nicht, warum du dich so echauffierst über unseren Vorstoss und uns noch vorwirfst, wir wären irgendetwas aufgesessen. Ich möchte dich an die Traktandenliste erin-

nern und dir sagen, dass wir im Januar 2007 von der FDP einen Vorstoss ([15/2007](#)) eingereicht haben für eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Und offensichtlich hat die SP gemerkt, dass ihr da etwas die Felle davonschwimmen, dass sie offensichtlich nicht mehr so den Lead auch in guten ökologischen Fragen hat, dass die FDP offensichtlich eine gute Idee eingereicht hat. Und was machst du zwei Monate später? Du (*recte: Peter Anderegg*) reichst mit Erstunterzeichner Marcel Burlet einen sehr ähnlichen Vorstoss ([78/2007](#)) ein, obwohl er ja von uns bereits eingereicht wäre. Also ein bisschen mehr Ehrlichkeit, ein bisschen mehr Fakten in diesem Thema würde nicht schaden. Ich bitte Sie, die Standesinitiative abzulehnen.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Eine kurze Replik zu Alfred Heer und Luzius Rüegg. Offenbar haben die beiden nicht verstanden, was öffentlicher Verkehr ist. Öffentlicher Verkehr wird öffentlich finanziert und der private Verkehr soll privat finanziert werden. (*Grosse Heiterkeit.*) Das ist der Sinn! Die Nationalstrassen werden genau so finanziert, über die Treibstoffzölle. Und die Staatsstrassen werden über die Verkehrsabgaben finanziert. Also die Nutzer dieser Verkehrswege finanzieren sie selber.

Luzius Rüegg hat mich gefragt, wie es denn mit den Autofahrern sei. Luzius Rüegg, der Autofahrer hat die Wahlfreiheit: Er kann mit dem Auto fahren oder mit dem ÖV. Ich, als ÖV-Benutzer, habe diese Wahlfreiheit nicht. Ich habe kein Auto, ich habe keine Wahlfreiheit. (*Heiterkeit.*)

Und zu Carmen Walker. Ich beobachte die FDP schon lange (*Heiterkeit*), ich weiss, dass sie in neuster Zeit versucht, sich ökologisch zu positionieren. Aber den Erfolg mit Ihrer ökologischen Positionierung haben Sie ja an den letzten Wahlen gesehen (*Grosse Heiterkeit*). Ja! Ich sage Ihnen: Schuster bleib bei deinem Leisten! Machen Sie Wirtschaftspolitik, dann sind Sie glaubwürdig! Überlassen Sie die Ökologie dem Original! Ich habe Ihnen vorgeworfen, dass Sie im konkreten Fall die Ökologie nämlich fallen lassen. Denken Sie an die Oberlandautobahn, da waren Sie Feuer und Flamme dafür. Denken Sie an Atomkraftwerke, da sind Sie Feuer und Flamme dafür! Also wenn es konkret um die Ökologie geht, dann nehmen Sie den Finkenstrich.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte kurz auf den Autismus-Vorwurf von Gabi Petri eingehen. Glücklicherweise gibt es in der CVP keine Gabi, sonst würde ich wieder eine Verwechslung riskieren und eine Flasche Wein. Lucius Dürri hat da schon eine Zusage bekommen.

Autismus wäre, wenn wir dieses Road-Pricing, diese Standesinitiative, als Allheilmittel verkaufen würden. Das tut die CVP nicht, das hat meines Erachtens auch niemand hier im Rat getan. Road-Pricing kann nur ein Teil eines ganzen Paketes einer ganzheitlichen Raum- und Verkehrspolitik sein. Die CVP hat kreative Vorschläge gemacht zu einer solchen ganzheitlichen Verkehrspolitik; die meisten stiessen auf Ablehnung der FDP, nicht einmal der SVP. Dazu gehört zuallererst einmal eine vernünftige Siedlungsplanung. Siedlungsentwicklung nach innen, das haben wir heute wieder betont, steht zuerst. Das gibt auch neue Chancen für den Langsamverkehr. Das ist ein ganz wichtiges Element. Und dann haben wir immer gesagt, bei marktwirtschaftlichen Mitteln gäbe es einen ganzen Strauss. Zuoberst wäre die CO₂-Abgabe auch auf Treibstoff; da hat der Bundesrat vorerst versagt. Und wenn wir jetzt hören «marktwirtschaftliche Mittel über die Motorfahrzeugsteuer», bitte, das ist ein Peanut, das ist ein Alibi. Wenn Sie nicht zu den andern Massnahmen stehen, dann vergessen Sie die marktwirtschaftlichen Mittel! Road-Pricing ist ein – ein eher kleines – Mittel dazu, hat aber vor allem Lenkungswirkung. Und dann haben wir von Lenkung und Anreizen gesprochen. Das gehört auch zu diesem Paket.

Und jetzt zum ÖV. Ich teile die Meinung von Alfred Heer; wir haben auch keinen Alfred (*Heiterkeit*). Der Ausbau des ÖV gerät auch an seine Grenzen. Wir müssen ausbauen, aber wir müssen auch dort marktwirtschaftliche Mittel anwenden. Und wir stehen zum Mobility-Pricing. Wir stehen dazu, dass die Spitzenstunde auf der Bahn durchaus teurer sein muss als jetzt. Wir sind da nicht dogmatisch und überhaupt nicht ideologisch. Also nochmals: Road-Pricing ist ein Bestandteil, ein eher kleiner Bestandteil einer gesamtheitlichen Raum- und Verkehrspolitik. Und bitte stilisieren Sie es nicht zu einem Allheilmittel!

Marcel Burllet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte einfach an dieser Stelle sagen: Wir haben die FDP nicht kopiert, sondern wir haben den Vorstoss ([15/2007](#)) natürlich zur Kenntnis genommen und gesehen, dass man da unbedingt etwas verbessern muss,

Carmen Walker. Ihre Motorfahrzeugsteuervorlage war zu wenig ökologisch. Sie war rein marktwirtschaftlich, und da kommen wir heute nicht mehr weiter – darum.

Halten wir doch fest, dass in der Schweiz 5 Prozent der Autofahrer – es sind vor allem Männer – 40 Prozent der Fahrleistungen abspulen. Da können Sie noch so vernünftig sein, René Isler, und den ÖV benutzen. Viele Leute sind eben nicht vernünftig und die müssen wir über den Geldbeutel zur Vernunft bringen, das stimmt. Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zum öffentlichen Verkehr! Die beste Milchkuh hat vier Räder. Und, Alfred Heer, wenn Sie Auto fahren, oder Luzius Rüegg, dann sind Sie auch eine Milchkuh. Sie werden subventioniert. Alle Autofahrer werden massiv subventioniert durch die Allgemeinheit, und zwar: Lärm – ich habe nachgeschaut –, Unfälle, Gebäude, Gesundheitsschäden des MIV werden von der Allgemeinheit übernommen. Das ist so!

Soll ich Ihnen mal erzählen, was der Todesfall meines Sohnes im Strassenverkehr, hinten rechts als Mitfahrer, mich gekostet hat? Soll ich Ihnen das mal sagen? Es war eine fünfstellige Zahl. Das hat nicht alles die Versicherung bezahlt, das wurde auf mich abgewälzt. Einfach, damit wir das hier einmal in den Raum stellen. Der Strassenverkehr zahlt nicht seine Schäden und Folgekosten; das will ich hier sagen.

Ich habe es nachgeschaut, es sind 4,7 Milliarden Franken im Jahr. Und wenn Sie wirklich wollen, dass der Privatverkehr auch öffentlich finanziert wird, dann sage ich Ihnen: Dann müssten wir bei jedem Liter Benzin diesen Franken, den die Gesellschaft an jeden Liter Benzin dazu subventioniert, streichen. So sind die Wahrheiten.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Road-Pricing kann als ein Instrument sowohl für die Verkehrsfinanzierung als auch für die Verkehrssteuerung eingesetzt werden, das ist altbekannt. Das kann an einzelnen Stellen geschehen, indem zum Beispiel Strassenbauwerke über Gebühren finanziert werden. Die verursachergerechte Belastung kann aber auch dadurch erfolgen, dass nach dem Mass der Benutzung der Strassen insgesamt Gebühren erhoben werden, und so weiter und so fort. Als Massnahme der Nachfragebeeinflussung geht es darum, durch eine gezielte Verteuerung bestimmter Fahrten, den Wegfall, die Zusammenlegung mit andern Fahrten, eine zeitliche Verschiebung, eine Veränderung der Route oder die Wahl eines andern Verkehrsmit-

tels zu bewirken. Über Wünsche, über Ziele, Ausgestaltung und Umfang herrscht absolut kein Konsens, eher ein Wirrwarr oder Chaos.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept vom 13. September 2006 hat der Regierungsrat die Strategien für den Gesamtverkehr und die einzelnen Verkehrsträger festgelegt. Handlungsbedarf besteht demnach sowohl hinsichtlich Verkehrsfinanzierung wie auch Verkehrssteuerung. Road-Pricing kann dabei eine von verschiedenen Handlungsoptionen darstellen. Als eine Massnahme zum Legislaturziel 2007 bis 2011 – verkehrsträgerübergreifende politische Steuerung im Bereich Verkehr – der Volkswirtschaftsdirektion, ist unter anderem die Entwicklung langfristiger Optionen für die Verkehrsfinanzierung vorgesehen. Die Umsetzung dieses Ziels und dieser Massnahme muss in einem umfassenden Sinn erfolgen und beinhaltet auch unter anderem die Überprüfung der Einführung von Road-Pricing.

Die im Gesamtverkehrskonzept skizzierten Infrastrukturvorhaben werden einen Beitrag an die Verbesserung des Verkehrs, der Lebens- und Standortqualität im Kanton leisten. Gleichzeitig kann das Integrierte Verkehrsmanagement mithelfen, den Verkehr zu steuern und stellenweise die Staugefahr zu mindern. Das Verkehrsbeeinflussungssystem auf den Autobahnen und die regionale Verkehrssteuerung können zwar die Strassenkapazitäten vorübergehend erhöhen und den zeitlichen Druck für einen Ausbau mildern. Sie wirken aber vor allem an einzelnen Stellen und haben längerfristig nur einen beschränkten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Damit die im Gesamtverkehrskonzept aufgeführten Wirkungsziele erreicht werden können, werden zusätzliche Instrumente zur Verkehrssteuerung eingesetzt werden müssen. Das Road-Pricing kann aber nur eine von verschiedenen Handlungsoptionen darstellen, die zu prüfen ist. Gemäss dem Expertenbericht «Grundlagen für Vorgehensentscheide in Sachen Road-Pricing Zürich» könnte Road-Pricing die Chance bieten, mit einem marktwirtschaftlichen Ansatz einen spürbaren Beitrag sowohl zur Verkehrsfinanzierung wie auch zur Verkehrsbeeinflussung zu leisten. Die Risiken von Road-Pricing liegen aber vor allem im Vollzugsbereich und bei der Akzeptanz. Ein umfassendes Road-Pricing, das sowohl Hochleistungsstrassen als auch Hauptstrassen miteinbezieht, führt vor allem in der Einführungsphase zu einem grossen vollzugsseitigen Aufwand. Punkt 7 der Aufzählung von Willy Germann kann also vorläufig nicht erfüllt werden.

Im Weiteren kann Road-Pricing negative Auswirkungen auf die Raumordnung haben. Die Verkehrsteilnehmer werden ihre Wege anpassen, der Verkehrsfluss wird sich ändern. Unsere erstellten Infrastrukturen werden nach einiger Zeit die falschen Orte miteinander verbinden. Erst seit kurzer Zeit vernimmt man durch die Presse auch kritische Stimmen zu Road-Pricing im Ausland. Auch wenn im Ausland positive Erfahrungen mit Lenkungswirkung von Road-Pricing gemacht würden, sind die Experten der Meinung, dass die Lenkungswirkung im Kanton Zürich gemäss heutigem Kenntnisstand nur sehr schwer vorauszusagen ist. Ausländische Modelle sind deshalb nicht als Lösungen, sondern höchstens als Fallstudien für die Grundlagenarbeiten zu behandeln.

Zur rechtlichen Situation: Der Bundesrat sieht Road-Pricing in einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont als zukunftssträchtigen und interessanten Ansatz insbesondere zur Lösung der Verkehrsprobleme in Städten und in Agglomerationen. Allerdings würde die Zulassung von Road-Pricing in diesen Gebieten die Bewilligungskompetenz des Parlaments überschreiten. Strassenbenützungsgebühren in dieser Form setzen wie bei der Einführung von LSVA – und Autobahnvignetten übrigens auch – eine Verfassungsänderung voraus. Für die Einführung eines Versuchsbetriebs ist mindestens eine Grundlage bestehen.

Es ist mir ja egal, wenn Sie schwatzen, aber vielleicht etwas weniger laut wäre auch noch möglich! (*Der Lärmpegel im Saal ist hoch.*)

Neben der bereits erwähnten Änderung der Bundesverfassung müssten im Hinblick auf eine endgültige Einführung mit weiteren Schritten durch das Strassenverkehrsgesetz des Bundes ergänzt und auf kantonaler Ebene formelle Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Am 7. Dezember 2007 nun hat der Bundesrat, gestützt auf das im Oktober 2007 abgeschlossene Forschungspaket «Mobility-Pricing» beschlossen, dass Versuche mit Strassenbenützungsabgaben in Städten und Agglomerationen ermöglicht werden sollen. In einem ersten Schritt sollen die dafür nötigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, über die das Parlament oder – im Falle eines Referendums – das Volk zu entscheiden hat.

Und nun kurz zum weiteren Vorgehen. Der Expertenbericht «Grundlagen für Vorgehensentscheide in Sachen Road-Pricing Zürich» kommt zum Schluss, dass ein konkreter Entscheid für oder gegen Road-Pricing im jetzigen Zeitpunkt weder nötig noch möglich ist.

Wenn der Handlungsspielraum für eine allfällige spätere Einführung erhalten bleiben soll, müssen frühzeitig und ohne Präjudiz entsprechende Abklärungen eingeleitet werden. Anhand konkreter Modellvarianten sind die Chancen und Risiken sowie die Vor- und Nachteile des Road-Pricing gegenseitig abzuwägen. Road-Pricing ist somit im Rahmen einer Gesamtschau mit den andern zur Verfügung stehenden Lösungsansätzen zu untersuchen und auch ehrlich zu beurteilen. Dabei sind positive wie negative volkswirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen vertieft zu prüfen. Der Regierungsrat wird diese Vertiefungsarbeiten weiter vorantreiben und damit dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans nachkommen, in dessen Rahmen er beauftragt wird, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrsteuerungselemente, wie die mittelfristige Einführung von Road-Pricing, zu entwickeln. Sowohl beim Bund als auch beim Kanton wurden verschiedene Grundlagen erarbeitet. Für die Beurteilung einer möglichen Einführung sind weiter gehende vertiefte Abklärungen nötig.

Mit dem Beschluss des Bundesrates vom 7. Dezember 2007, die gesetzlichen Grundlagen für eine versuchsweise Einführung von Road-Pricing zu erarbeiten, wird das zentrale Anliegen der Parlamentarischen Initiative erfüllt. Der Regierungsrat stellt Ihnen deshalb den Antrag, diese Parlamentarische Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Robert Brunner, Peter Anderegg, Gerhard Fischer, Willy Germann, Benno Scherrer Moser, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

In Zustimmung zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [120/2005](#) reicht der Kanton Zürich bei den Bundesbehörden eine Standesinitia-

tive ein, mit der eine Änderung der rechtlichen Grundlagen verlangt wird, welche es im Bund und in den Kantonen ermöglicht, Road-Pricing als Element einer ökologischen Verkehrspolitik und marktwirtschaftlicher Verkehrssteuerung einzuführen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Road-Pricing ist nicht per se Markt, ist nicht per se ökologisch und auch nicht per se schlau. Und wir sind auch nicht per se schlau, bloss weil wir in dieses Parlament gewählt wurden, aber wir können ja daran arbeiten (*Heiterkeit*). Verkehrspolitik ist Siedlungspolitik und Siedlungspolitik ist Verkehrspolitik. Und wenn wir hier hören, welcher Aufwand getrieben wird für die Installation eines Road-Pricing – und da zu sagen, das sei dann einfach ein Versuch –, dann sind wir anderer Meinung. Da, denken wir, brauchen wir eine saubere gesetzliche Grundlage. Im Rest sind wir mit dem Regierungsrat einverstanden, da kann ich praktisch alles unterstützen, was Regierungspräsidentin Rita Fuhrer gesagt hat: Es braucht vertiefte Abklärungen, damit wir hier etwas Schlaues auf den Weg bringen können. Road-Pricing ist nicht die Lösung für das Verkehrsproblem, kann aber Teil der Lösung sein.

Bitte unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 83 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Robert Brunner und damit die Parlamentarische Initiative von Ralf Margreiter nicht definitiv zu unterstützen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005 und geänderter Antrag der KPB vom 26. April 2007 [4342a](#)

Ratspräsidentin Ursula Moor: Es liegt ein Minderheitsantrag von Hans-Heinrich Heusser und Mitunterzeichnern auf Verfassung eines Ergänzungsberichts vor.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau der Legislatur 2003 bis 2007 empfiehlt Ihnen, das dringliche Postulat betreffend Prioritäten des Kantons Zürich für das Hochleistungsstrassennetz, kurz HLS-Netz, als erledigt abzuschreiben. Die Prioritätenreihung des Kantons Zürich in Bezug auf seine Hochleistungsstrassen interessiert sehr und interessiert permanent, je nach Sichtweise jedoch als Hoffnung für Staugeplagte oder als Bedrohung für die durch den Strassenverkehr belasteten Personen.

Die Postulantin und die Postulanten verlangten im Juni 2005, dass der Regierungsrat beim Bund für die Planung und die Realisierung der Hochleistungsstrassen auf dem Gebiet des Kantons Zürich auf eine Priorisierung in ihrem Sinne dränge. Der Kantonsrat hat am 29. August 2005 das Postulat mit 83 zu 70 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Das Anliegen der Postulanten ist wegen der verstrichenen Zeit nun ziemlich überholt, und ebenfalls nicht mehr sehr aktuell ist die Berichterstattung des Regierungsrates vom 16. August 2006.

Der Kantonsrat hat mit dem Beschluss zum Verkehrsrichtplan vom 26. März 2007 festgesetzt, wie er die Prioritäten sieht. Das Grundanliegen des dringlichen Postulates, welches vom Regierungsrat die Vertretung einer Prioritätenordnung beim Bund verlangt, ist damit eigentlich erfüllt. Im Weiteren hat ab dem 1. Januar 2008 der Bund die Hoheit über das HLS-Netz übernommen. Planung und Bau neuer Hochleistungsstrassen liegen nun nicht mehr beim Kanton. Dieser übernimmt noch den Unterhalt im Auftragsverhältnis.

Wenn ich heute sage, die Kommission liess sich im Frühjahr 2007 aufdatieren, liegt das auch schon wieder fast ein Jahr zurück. Und die Daten, die vom Ihnen vorliegenden Bericht des Regierungsrates abweichen, stimmen vielleicht auch schon nicht mehr. Ich beschränke mich deshalb auf die Aufzählung der im Bericht erwähnten Vorhaben: Der Üetlibergtunnel und die Autobahn im Knonaueramt stehen vor der Fertigstellung. Für die dritte Gubrist-Röhre liegt das generelle Projekt zum Ausbau der Nordumfahrung vor. Für die Einhausung Schwamendingen wird zurzeit das Ausführungsprojekt erarbeitet. Die Oberlandautobahn wurde in das Grundnetz des Sachplans des Bundes auf-

genommen. Noch ausstehend ist der Beschluss durch die eidgenössischen Räte zur Aufnahme in das Nationalstrassennetz. Die Glatttalautobahn ist trotz eindringlicher Stellungnahme der Regierung nicht in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen worden. Der Stadttunnel Brunau–Neugut wurde in das Grundnetz des Sachplans aufgenommen. Auch die Südostumfahrung Winterthur ist als Option für den Ausbau der Nordumfahrung ins Grundnetz des Sachplans aufgenommen worden. Der Ostast an den Stadttunnel, also der Adlisbergtunnel, und die Anbindung der Forchstrasse, der Wehrenbachobeltunnel, sind nicht in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen worden. Für den Hirzeltunnel wird zurzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Nach dem Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den Verkehrsrichtplan hat die Regierung dieses Anliegen beim Bund zu vertreten. Da sie den Anforderungen an eine Nationalstrasse nicht genügt, wird dies allerdings nicht einfach sein.

Die Mehrheit der Kommission hat sich im April 2007 mit den erhaltenen Auskünften zufrieden gegeben. Ein Teil der Mehrheit liebäugelt mit einem neuen Postulat mit einer ähnlichen Fragestellung. Eine Minderheit beantragt einen Ergänzungsbericht, der die Forderungen des Postulates bezüglich der Objekte C bis D auf den Stand bei der Verabschiedung des Verkehrsrichtplans aktualisiert, und will durch eine zu erstellende Liste die vom Kanton getroffenen Massnahmen präzisieren lassen. Angesichts der Tatsache, dass der Regierungsrat jeden Herbst mit dem Strassenbauprogramm über den Stand der Projektierung und die Realisierung den Kantonsrat informieren muss, kann man sich ernsthaft fragen, ob ein Ergänzungsbericht oder ein neues Postulat aktuellere Auskünfte liefern könnte. Dabei gilt es zusätzlich zu beachten, dass bei der derzeitigen Geschäftslast ein Postulatsbericht nie auch nur ansatzweise aktuell sein wird.

Im Namen der Mehrheit der vorberatenden Kommission beantrage ich, das dringliche Postulat endgültig abzuschreiben und den Antrag auf einen Ergänzungsbericht abzulehnen.

Minderheitsantrag Hans Heinrich Heusser, Adrian Bergmann, Hans Frei, Bruno Grossmann und Oliver B. Meier:

«Der Regierungsrat wird zur Verfassung eines Ergänzungsberichts bis spätestens sechs Monate nach Verabschiedung der Vorlage im Rat eingeladen.

Die Berichterstattung zur geforderten Reihenfolge der HLS Prioritä-

ten erfolgt unter Einbezug des Kantonsratsbeschlusses zum Kantonalen Verkehrsrichtplan vom 26. März 2007. Im Besonderen interessieren die bereits eingeleiteten und vorgesehenen Massnahmen zu den aufgeführten Objekten b bis d, um die Aufnahme in den Sachplan Verkehr des Bundes im Rahmen der geforderten Realisierungshorizonte zu erfüllen.»

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Das seinerzeitige Postulat von Adrian Bergmann, Carmen Walker und Urs Hany verlangte vom Regierungsrat eine Prioritätenfestsetzung, in welcher Reihenfolge er gegenüber dem Bund die Weiterentwicklung des Hochleistungsstrassennetzes vertreten solle. Für einige für unseren Kanton wichtige HLS-Abschnitte wurden dabei seitens der Postulanten vier Prioritäten vorgeschlagen:

Unter Priorität A wurden die Fertigstellung der aufgegebenen Projekte im Knonaueramt mit dem Üetlibergtunnel, die Realisierung der dritten Gubrist-Röhre sowie die Einhausung Schwamendingen genannt. Diese Objekte sind bekanntlich auf gutem Weg, sei es, dass sie wie die A4 mit dem Üetlibergtunnel im Bau sind, wie die Einhausung Schwamendingen über einen gültigen Kreditbeschluss verfügen oder wie für die dritte Gubrist-Röhre ein klarer Planungsauftrag erteilt wurde.

Bei den als Priorität B mit Realisierungshorizont «kurzfristig», als Priorität C als «mittelfristig» sowie Priorität D als «Trassesicherung» bezeichneten Objekten beantragen wir, beim Regierungsrat die Erstellung des Ergänzungsberichtes zu verlangen. Die Begründung für diese Forderung liegt beim Umstand, dass seit der Verabschiedung der regierungsrätlichen Vorlage [4342](#) vom 16. August 2006 – der Kommissionspräsident hat es auch gesagt – mit der Festsetzung des Verkehrsrichtplans durch den Kantonsrat anfangs 2007 eine wesentliche verkehrspolitische Planungsfestlegung erfolgt ist. Wenn wir vorher die Diskussion über das Road-Pricing gehört haben, sind wir ja gehalten, alles zu unternehmen, das, was in diesem Verkehrsrichtplan festgeschrieben ist, auch zu vertreten. Ich hoffe, die linke Seite hilft uns dann auch hier beim gesamten Verkehrsrichtplan – und nicht nur beim Road-Pricing. Unter diesem Aspekt interessieren die bereits eingeleiteten vorgesehenen Massnahmen zu diesen Objekten B bis D, um die Aufnahme in den Sachplan des Bundes sicherzustellen sowie die vorgesehenen Realisierungshorizonte zu erfüllen. Im Einzelnen sind dies folgende Objekte:

Kurzfristig: Die Lückenschliessung Oberlandautobahn und Stadttunnel Brunau bis Neugut. Diese wurden ja in den Sachplan des Bundes aufgenommen. Hier sind wir dankbar für eine aktuelle Beurteilung zur Zeit einer allfälligen Verfassung des geforderten Ergänzungsberichtes, insbesondere über die Ausschöpfung aller Möglichkeiten zu einer möglichst kurzfristigen Realisierung dieser Objekte. Weiter die Verbindung Brüttiseller Kreuz bis Kloten, also die Glatttalautobahn. Hier interessiert der aktuelle Stand bezüglich Aufnahmen in den Sachplan Verkehr des Bundes und die Möglichkeiten für den Zusammenschluss von A53, A1, A51 und A20.

Bei den mittelfristigen Objekten interessieren die Verbindungen der Forchstrasse mit dem geplanten Stadttunnel, die Südostumfahrung Winterthur und der Hirzeltunnel.

Bezogen auf den Zeitraum Trasseesicherung interessiert der Stand bezüglich Aufnahme in den Sachplan des Bundes der äusseren Nordumfahrung gemäss aktuellem Verkehrsrichtplan.

Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Das dringliche Postulat [177/2005](#) kann aus Sicht der SP abgeschrieben werden. Auch sehen wir keinen Grund, hier einen Ergänzungsbericht zu verlangen. Fast alle Anliegen der Postulantin und der Postulanten sind vom Regierungsrat erfüllt worden. Die wenigen Bereichen mit Klärungsbedarf, wie zum Beispiel bei der Glatttalautobahn, sind kein Grund für einen Ergänzungsbericht. Dies haben denn auch alle Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Parteien in der Kommission für Planung und Bau eingesehen, ausser der SVP. Wollte man laufend à jour bleiben, müsste man einen Dauerergänzungsbericht verlangen.

In der Antwort des Regierungsrates zu diesem Strassenbau-Wunschkonzert sehen wir von der SP als einzig Positives, dass die Regierung die äussere Nordumfahrung nicht unterstützt. Doch leider wurde diese ja in den Richtplan Verkehr aufgenommen. Einmal mehr hat sich die bürgerliche Ratsseite beim Strassenbau ohne Rücksicht auf Mensch und Natur durchgesetzt. Konkret heisst dies: Weitere Versiegelung von nicht vermehrbarem Land, unsinnige Förderung der Zunahme des Verkehrs, damit weitere Zunahme der Schadstoff- und Lärmemissionen.

Mit bitterem Gefühl stimmt die SP der Abschreibung dieses Postulates zu und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Der Kanton Zürich fordert bekanntlich nicht nur viel, sondern er leistet auch einiges, insbesondere finanziell. Gegen 22 Prozent der Schweizer Volkseinkommen werden nämlich in unserem Kanton erwirtschaftet. Allerdings stellen wir schon lange fest, dass die Differenz zwischen dem, was der Kanton Zürich zahlt, und dem, was der Kanton Zürich zurückerhält, immer grösser wird. Das betrifft vor allem auch die Infrastrukturpolitik des Bundes, und zwar auf der Strasse und auf der Schiene, vor allem im Bereich des Agglomerationsverkehrs. Konkret geht es heute um die so genannten Hochleistungsstrassen und damit um die nationalen Umfahrungen insbesondere der Städte Zürich und Winterthur, der Oberlandautobahn und der Glatttalautobahn. Es ist ein eigentlicher Skandal in der Schweiz, dass wir monatelang über eine Porta Alpina reden, unsere beiden grössten Städte Zürich und Winterthur aber immer noch keine geschlossene Umfahrung haben.

Mit dem vom Rat im Frühling 2007 verabschiedeten Richtplan hat der Stand Zürich seine Prioritäten klar definiert, auch im Bereich der Hochleistungsstrassen. Und er hat zum Teil andere Prioritäten gesetzt, als es die Regierung noch in ihrem Entwurf und ihrer Postulatsantwort getan hat. Zwischenzeitlich hat die Regierung auch das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet, das Agglomerationskonzept verabschiedet, und es macht tatsächlich Sinn und liegt im Interesse unseres Kantons, dass die Regierung nun in diesem Sinne und in dieser Erkenntnis einen Ergänzungsbericht verfasst, um eben die neue Richtplanung, das neue Gesamtverkehrskonzept, das neue Agglomerationsprogramm aufnimmt und dazu Stellung nimmt. Und wir möchten auch wissen, wie die Regierung gedenkt, in Bern dafür zu schauen, dass unsere Infrastrukturen in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden. Dabei müssen wir auch bedenken, dass sogar der Finanzausgleich geändert hat, der Kanton Zürich also nicht mehr zuständig ist für die Nationalstrassen, und es auch aus dieser Sicht Sinn macht, dass der Kanton Zürich abschliessend seine Vorarbeiten, die er geleistet hat – denken wir an den Stadttunnel, denken wir an die Oberlandautobahn, denken wir aber auch an die Südostumfahrung Winterthur oder die Glatttalautobahn – zusammenfasst und dokumentiert.

In diesem Sinne sind wir an diesem Bericht interessiert. Wir denken, er ist notwendig. Eine Aktualisierung ist erforderlich. Wir unterstützen den Minderheitsantrag.

Peter Weber (Grüne, Wald): Es gibt in der Tat einige triftige Gründe, um dieses nunmehr zweijährige und wenig dringliche Postulat abzuschreiben und als erledigt zu behandeln. Die Regierung will der weiteren Entwicklung des Hochleistungsstrassennetzes, in Abstimmung mit den anderen bedeutenden Verkehrsträgern, hohe Bedeutung zukommen lassen. Denn sie will als Grundsatz den so genannten wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger Strasse, Schiene sowie den strassengebundenen öffentlichen Verkehr fördern. In der noch nicht alten Gesamtverkehrskonzeption wird bereits heute die Abwägung und Priorisierung der verschiedenen Vorhaben berücksichtigt. Zudem hat der Bund ab Januar 2008 gemäss NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) die Hoheit über das Nationalstrassennetz und übernimmt demnach auch die vollständige Finanzierung der geforderten nationalen Projekte.

Zu zwei prioritären Projekten der folgende Kommentar: Im Fall der Oberlandautobahn K53 müssen die in einem Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» organisierten und hier anwesenden Politiker in Bern antichambrieren, um den noch fehlenden Netzbeschluss und seine dazu gehörende Rechtskraft sicherzustellen. Denn alles ist ja nicht dermassen dringlich. Die Politiker sind nämlich im Glauben, die Lückenschliessung sei ein dringliches Volksanliegen. Sie vergessen dabei, dass unsere Nachkommen eine intakte Landschaft und Gesellschaft erwarten, beides nicht zubetoniert. Uns ist es schleierhaft, wie dieser Verein eine derart ausgeprägte eindimensionale Sicht vertreten kann und sich um Zusammenhänge wie Verkehr und Klima foutiert. Ich sagte, uns ist es schleierhaft. Mit «uns» meine ich Kollegin Karin Maeder. Mit ihr formulierte ich im September 2007 mittels Anfrage ([270/2007](#)) diverse alternative Lösungen, auch solche, die den öffentlichen Verkehr betreffen, um die Mobilität wesensgerecht, ganz im Sinne der Volkswirtschaftsdirektion, sicherzustellen. Die Antworten der Regierung auf die zwölf Fragen überzeugten uns allerdings wenig. Was die Regierung in den anstehenden drei Jahren als dringlich taxiert und verwirklichen will, war übrigens in der Vorlage [4443](#), dem Bau-

programm der Staatsstrassen zur Diskussion gestanden, leider ohne demokratische Mitsprache des Parlaments.

Zum Schluss noch dies: Die Regierung schreibt, dass das bestehende und geplante Hochleistungsstrassennetz das Rückgrat des Agglomerationsverkehrs sei. Darüber lässt sich beliebig lang streiten, das kennen wir aus der Richtplandebatte. Wirklich Rückgrat hat und beweist die Regierung im erstatteten Bericht gegen die in der vergangenen Richtplandebatte durchgeboxte äussere Nordumfahrung und mahnt in deutlichen Worten vor einem erhöhten Siedlungsdruck mit der unerwünschten Zersiedelung und Beeinträchtigung der freien Landschaft.

Mit dem Minderheitsantrag wollen nun die Kollegen der SVP via Ergänzungsbericht die Reihenfolge der HLS-Prioritäten mit den geforderten Realisierungshorizonten von der Regierung einfordern. Zu dieser Mogelpackung sagen wir Nein. Das dringliche Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden, das ist die geschlossene Meinung der Grünen. Ich danke Ihnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP ist gemäss Regierungsantrag für Abschreibung des Postulates. Die Regierung hat in aller Deutlichkeit Stellung genommen zum Postulat, welches eine mehr oder weniger willkürliche Prioritätenliste fordert. Es zeigt sich, dass diese Liste nicht kompatibel wäre mit dem Sachplan des Bundes. Sie entspricht nicht einmal vollständig den Prioritäten des kantonalen Verkehrsrichtplans. Das ist aber alles unerheblich, denn der Richtplan hat trotz der Behördenverbindlichkeit keine Rechtskraft und kann die Prioritäten des Bundes nicht korrigieren. Ein Ergänzungsbericht würde nichts bringen ausser Arbeit.

Hans Meier (GLP, Glattfelden): Ich war noch nicht dabei, als in der KPB das behandelt wurde, und ich verstehe überhaupt nicht, warum die SVP jetzt noch einen Ergänzungsbericht verlangt, sind doch ihre Anliegen – leider – im kantonalen Verkehrsrichtplan vom 26. März 2007 zum grössten Teil erfüllt worden. Ich vermute, es geht der SVP um weitere Forcierung des Nationalstrassenbaus, und das lehnen wir Grünliberalen strikte ab. Oder dann möchte die SVP dem arbeitslosen Regierungsrat noch etwas Arbeit zuhalten und unsere Geschäftsliste nochmals etwas verlängern. Auch da sind wir nicht einverstanden. Wir

Grünliberalen sind für Abschreiben des dringlichen Postulates und lehnen den Zusatzbericht ab.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Die EVP hat Kenntnis genommen vom Bericht und Antrag des Regierungsrates und erachtet einen Zusatzbericht nicht als notwendig. Inhaltlich begrüßen wir insbesondere, dass der Regierungsrat eine äussere Nordumfahrung nicht unterstützt und auch nicht forciert. Diese schafft falsche Anreize zur Siedlungsentwicklung, bedroht Moorlandschaften von überregionaler Bedeutung und liegt im wahrsten Sinne des Wortes quer in der Landschaft, auch wenn FDP und SVP, damals noch bei andern Mehrheitsverhältnissen im Rat, diese Vorlage, diese Trasseesicherung leider durchgeboxt haben. Wichtig ist auch, dass im Falle der Verkehrsverbindungen in die Innerschweiz der Schiene gegenüber dem Strassentunnel Priorität eingeräumt wird.

Mit dem Antrag auf Abschreibung sind wir einverstanden und lehnen einen Zusatzbericht ab.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Wie Sie den verschiedenen Voten entnommen haben, ist die Antwort des Regierungsrates letztlich nicht mehr übereinstimmend mit den jüngsten Entscheiden dieses Kantonsparlaments, nämlich zum Verkehrsrichtplan. Der geforderte Ergänzungsbericht soll nun das Ergebnis des Verkehrsrichtplans miteinbeziehen. Im Besonderen interessieren die eingeleiteten und vorgesehenen Massnahmen zu den noch nicht im Bau begriffenen Objekten, also Objekten, die in Planung sind. Ganz speziell sei hier auf verschiedene Punkte hingewiesen.

Zur Oberlandautobahn: Hier gibt es grössere Differenzen in den Umsetzungsszenarien, seit bekannt ist, dass auch die Verantwortung über die NFA neu geregelt ist. Hier ist gefordert, Klarheit zu schaffen betreffend den zeitlichen Ablauf. Das muss uns interessieren. Diese Spanne, die aufgetan wurde, kann so nicht akzeptiert werden.

Zum Stadttunnel: Es interessieren die Entwicklungsschritte im Zusammenhang mit dem klaren Entscheid zum Stadttunnel auch auf Bundesebene. Der Bund hat immerhin den Stadttunnel im Grundnetz aufgenommen im Gegensatz zur regierungsrätlichen Antwort. Da wurde im Antrag zum Verkehrsrichtplan doch noch nicht davon ausgegangen, dass das im Gleichschritt vollzogen werden soll. Hier ist

ein Schritt beim Bund passiert. Wir fordern klar, dieses Projekt beim Bund so voranzutreiben und nicht von anderen Planungsschritten abhängig zu machen.

Bei einer möglichen Lösung im Glatttal sind wir sehr an den beabsichtigten nächsten Planungsschritten und vor allem an den Projektvorgaben an die Ingenieurbüros interessiert, wurde doch an einer jüngsten Informationsveranstaltung durch das ASTRA im Zusammenhang mit dem Gubrist-Projekt klar darauf verwiesen, dass unmittelbar nächste Schritte für die Projektierung im Glatttal eingeleitet werden. Da ist für den Kantonsrat von grossem Interesse, wie eine vertiefte Projektierung in Verbindung zwischen der Oberlandautobahn und Unterlandautobahn, unter Einbezug des Flughafens, realisiert werden soll. Im Verkehrsrichtplan wurde diese Vorgabe explizit festgesetzt.

Geradezu mit Erstaunen musste die regierungsrätliche Antwort zur dringlichen Anfrage «Südostumfahrung Winterthur» ([331/2007](#)) vom 5. Dezember 2007 zur Kenntnis genommen werden, wurde doch im Verkehrsrichtplan eine klare Variantengrundlage Südostumfahrung geschaffen. Der Regierungsrat schreibt ein halbes Jahr später, dass er keine Möglichkeit habe, dieses Vorhaben zu stützen. Ich möchte nur in Erinnerung rufen, dass die Richtplanung mindestens eine behördenverbindliche Grundlage geschaffen hat und Varianten näher zu prüfen sind.

Hier besteht tatsächlich Ergänzungsbedarf, und daher fordern wir auch den Ergänzungsbericht. Auch die längerfristigen Projekte sollen den jüngsten Entscheiden im Kantonsrat Rechnung tragen. Mit einem Ergänzungsbericht können wir vom Regierungsrat die eingeleitete Projektbearbeitung nach Abschluss des Verkehrsrichtplans einfordern. Zur Verfassung dieses Ergänzungsberichts wird eine angemessene zeitliche Vorgabe von sechs Monaten eingeräumt, so dass wir nach den Sommerferien und vor allem noch vor der Eröffnung des Üetlibergtunnels über den aktuellen Stand weiterer dringlicher HLS-Strassenverkehrsvorhaben im Kanton Zürich informiert sind.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der KPB: Wir nehmen zur Kenntnis, dass scheinbar jetzt die Unterstützung für den Minderheitsantrag gewachsen ist. Aber überlegen wir uns doch einmal, was wir erreichen, wenn wir einen Ergänzungsbericht einfordern. In sechs

Monaten wird dann der Bericht wieder in die Kommission zurückgehen. Die Kommission wird ihn beraten, und der Bericht wird frühestens dann in einem Jahr im Rat hier diskutiert werden. Bereits aber im November 2008 wird das nächste Strassenbauprogramm in den Rat kommen und diskutiert werden, und bereits im November wird also der Kantonsrat informiert über den Projektierungsstand und den Projektierungsfortschritt eben genau dieser Projekte, über die vermehrt Auskünfte gewünscht werden. Und man muss sich dann fragen, wie effizient das sein kann, wenn ein Bericht erstellt wird, der gleichzeitig daneben im Strassenbauprogramm auch wieder abgedruckt wird und dann aber zweimal diskutiert werden muss.

Mit Erstaunen müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass vor ein paar Wochen eine Fraktion noch mit einer Fraktionserklärung die fehlende Effizienz in diesem Rat moniert hat und genau jetzt aber einen Ergänzungsbericht verlangt, damit dieses Programm dann zweimal diskutiert werden kann. Es ist zudem das falsche Mittel, wenn man glaubt, man könne die Regierung dazu zwingen, an der Prioritätenreihung etwas zu ändern. Die Regierung wird verpflichtet, einen Bericht zu erstellen. Einen Bericht können wir zur Kenntnis nehmen, wir können die Regierung aber nicht dazu verpflichten.

Ich wiederhole also: Die Mehrheit der KPB beantragt Ihnen, auf die Forderung nach einem Ergänzungsbericht zu verzichten.

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer: Mit dem neuen Verkehrsrichtplan hat der Kantonsrat eine eigene Prioritätenreihung der HLS-Vorhaben beschlossen. Sollte der Kantonsrat an der im Postulat ausgeführten Prioritätenreihung festhalten, so müsste er sich über deren Verhältnis zum Verkehrsrichtplan entscheiden. Die grösste Differenz zwischen Regierung und Kantonsrat besteht im Bezug auf die äussere Nordumfahrung. Mit Blick auf die im Sachplan Verkehr aufgeführten Kriterien für das Grund- und das Ergänzungsnetz erscheint es fragwürdig, ob der Bund die Aufnahme der äusseren Nordumfahrung ins HLS-Netz unterstützen wird. Zudem scheint die Genehmigung des Verkehrsrichtplans durch den Bund auf wackeligen Beinen zu sein. Der Kanton Aargau hat sich im Rahmen der Vernehmlassung sehr deziert gegen die Genehmigung ausgesprochen.

Lassen Sie mich zu den andern im Postulat genannten Vorhaben kurz Stellung nehmen. Vielleicht erübrigt sich dann ja auch der Minderheitsantrag.

Der Üetlibergtunnel wird voraussichtlich im Frühjahr 2009 dem Verkehr übergeben. Rund eineinhalb Jahre später wird die Autobahn im Knonauseramt dem Verkehr übergeben werden können.

Am 12. Dezember 2007 bewilligte der Kantonsrat das generelle Projekt für den Ausbau der Nordumfahrung, einschliesslich der dritten Gubrist-Röhre. Die öffentliche Auflage des Ausführungsprojektes ist auf Frühjahr 2008 vorgesehen.

Für die Einhausung Schwamendingen wird zurzeit das Ausführungsprojekt erarbeitet. Ohne Beschwerdeverfahren kann mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2012 gerechnet werden.

Die Oberlandautobahn wurde ins Grundnetz des Sachplans aufgenommen. Noch ausstehend ist der Beschluss durch die eidgenössischen Räte zur Aufnahme in das Nationalstrassennetz. Der Stand der vorgeleisteten Projektierungsarbeiten würde bei positivem Beschluss und nach Inkrafttreten der NFA 2008 durch den Bund übernommen. Der Netzbeschluss der eidgenössischen Räte wird aber unter Umständen gar nicht vor 2010 rechtskräftig sein. Der Kanton tut jedoch alles, um ideale Voraussetzungen für eine möglichst rasche Realisierung zu schaffen. Das Projekt soll dem Regierungsrat in den nächsten Wochen zur Festsetzung vorgelegt werden.

Die Glatttalautobahn, also die K10, ist das Kernstück zur Lösung der HLS-Probleme im Raum Zürich. Sie wurde trotz eindringlicher Stellungnahme der Regierung nicht in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Dort wird aber mehrfach ein Handlungsbedarf im Korridor Zürich Nord zwischen Limmattal und Winterthur ausgewiesen. Das zeigt das Problembewusstsein beim Bund und lässt eine kooperative Lösungssuche zu.

Der Stadttunnel Brunau–Neugut wurde in das Grundnetz des Sachplans genau so aufgenommen wie die Südostumfahrung Winterthur, als Option zum Ausbau der Nordumfahrung.

Der Ostast an den Stadttunnel, also der Adlisbergtunnel, und die Anbindung der Forchstrasse, also der Wehrenbachobeltunnel, wurden nicht in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Die Haltung der Regierung zur Abhängigkeit dieser Vorhaben mit der Glatttalautobahn hat sich nicht verändert. Diese Massnahmen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Funktion der Glatttalautobahn. Ein vorheriger Bau der vier genannten Vorhaben ist ohne die Entlastung in Zürich Nord nicht vertretbar.

Diese Diskrepanz besteht nun insbesondere in Bezug auf den Stadttunnel Brunau–Neugut, für welchen der Richtplan einen kurzfristigen Realisierungshorizont vorschreibt. Aus diesem Grund sind die im Postulat geforderten Fristen und Einträge im Richtplan als problematisch einzustufen.

Für den Hirzeltunnel wird derzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die erste Stufe ist abgeschlossen und empfiehlt als Tunnelösung eine zweistreifige Umfahrung von Sihlbrugg und Hirzel bis zur A3 südlich von Horgen. Aus gesamtverkehrlichen Überlegungen hat jedoch die rasche Fertigstellung der zweiten Etappe des Zimmerbergbasistunnels Priorität. Dieser wurde in den Sachplan Verkehr aufgenommen.

Ich fasse also zusammen: Die wichtigsten Vorhaben des Kantons, die mehrheitlich auch im vorliegenden Postulat erwähnt werden, haben Eingang in den Sachplan Verkehr gefunden. Weiterer Klärungsbedarf besteht insbesondere noch betreffend die Glatttalautobahn. Der Eintrag in den kantonalen Richtplan stärkt den Kanton in seiner Position gegenüber dem Bund. Eine weitere Prioritätenreihung neben dem mittlerweile beschlossenen Verkehrsrichtplan scheint aber ohnehin nicht nötig.

Der Regierungsrat beantragt deshalb, das Postulat als erledigt abzuschreiben, und er ersucht Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich habe Ihnen aufgezeigt, wo sich durch den Verkehrsrichtplan Änderungen ergeben haben. Die für die einzelnen Vorhaben getroffenen oder zu treffenden Massnahmen weichen auf Grund des unterschiedlichen Planungsstandes stark voneinander ab. Bis zur Beratung hier im Rat wäre auch der Zusatzbericht ohnehin wieder überholt. Ich bedanke mich für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 78 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag von Hans-Heinrich Heusser abzulehnen und auf die Erstellung eines Ergänzungsberichts zu verzichten.

Das Geschäft ist erledigt.

2704

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 25. Februar 2008

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 3. März 2008.