



141. Sitzung, Montag, 20. Januar 2014, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antwort auf eine Anfrage *Seite 9760*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme..... *Seite 9760*
- Zuweisung einer neuen Vorlage *Seite 9761*

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission zurückgetretenen

Markus Bischoff, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 6/2014..... *Seite 9761*

3. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Strom für morn»

Antrag der Redaktionskommission vom 9. Dezember

2013 **4901c** *Seite 9762*

4. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013 und ge-

änderter Antrag der Kommission für Energie, Ver-

kehr und Umwelt vom 10. Dezember 2013 **5005a**..... *Seite 9769*

5. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2014/2015

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. Dezember 2013 **5006** Seite 9823

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der FDP zur familienergänzenden Betreuung* Seite 9795
- Rücktrittserklärungen
 - *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Rahel Walti, Thalwil* Seite 9825
 - *Rücktritt als Mitglied des Obergerichts von Pierre Martin* Seite 9825
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 9825

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antwort auf eine Anfrage

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf eine Anfrage zugestellt:

- KR-Nr. 311/2014, Verzögerung Auflageprojekt Autobahnzubringer Ottenbach–Obfelden
Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist heute ab 14.00 Uhr einsehbar:

- Protokoll der 140. Sitzung vom 13. Januar 2014, 8.15 Uhr

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Erledigung der Motion KR-Nr. 339/2007 betreffend Erleichterungen für den Bau von Solaranlagen**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5051

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission zurückgetretenen Markus Bischoff, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 6/2014

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Beat Bloch, CSP, Zürich.

Ratspräsident Bruno Walliser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Beat Bloch als Mitglied der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Strom für morn»

Antrag der Redaktionskommission vom 9. Dezember 2013 **4901c**

Rolf Steiner (SP, Dietikon), Referent der Redaktionskommission: Aus Sicht der Redaktionskommission sind am Text des Gegenvorschlags keine Änderungen vorzuschlagen. Wir haben die Vorlage durchberaten und sehen keinen Anlass, Ihnen irgendetwas Anderslautendes vorzuschlagen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragrafenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden.

Redaktionslesung

B. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Titel und Ingress

Das Energiegesetz vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:

Neuer Titel nach § 14:

2. Stromangebot aus erneuerbaren Energien

§ 14a

Titel vor § 15:

3. Förderung

§ 18

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag

Der Kantonsrat beschliesst mit 72 : 67 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Gegenvorschlag gemäss Antrag der Kommission zuzustimmen.

*A. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative
«Strom für morn»*

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Andreas Wolf, Robert Brunner, Marcel Burret, Ruedi Lais und Roland Munz:

I. In Zustimmung zur Volksinitiative «Strom für morn» wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen:

«Das Energiegesetz (EnerG) vom 19. Juni 1983 wird wie folgt geändert:

§ 2 Energieversorgung durch Kanton und Gemeinden

Absatz 1 unverändert.

Absatz 2 neu.

Der Kanton, die EKZ und die Netzbetreiber der Gemeinden erwerben keine neuen Beteiligungen an Grosskraftwerken, welche für die Erzeugung von Elektrizität aus nicht erneuerbaren Energien angelegt sind. Sie sorgen innerhalb ihrer Beteiligungen und im Rahmen der geltenden Gesetze dafür, dass keine neuen Beteiligungen an Grosskraftwerken erworben werden, welche für die Erzeugung von Elektrizität aus nicht erneuerbaren Energien angelegt sind. Dies gilt auch für neue langfristige Bezugsverträge.

Absatz 2 alt wird zu Absatz 3.

Übergangsbestimmung:

Beteiligungen gemäss § 2 Abs. 2 an Grosskraftwerken mit nichterneuerbaren Energien sind sukzessive durch Beteiligungen an Kraftwerken mit erneuerbaren Energien zu ersetzen. Bestehende Beteiligungen sind spätestens bis 2035 zu beenden.»

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Letzten Dienstag wurde uns der lang erwartete Energieplanungsbericht 2013 vom Baudirektor (*Regierungsrat Markus Kägi*) vorgestellt. Obwohl er gute Ansätze beinhaltet, ist es sicher nicht der grosse Wurf, der aufgrund der Ereignisse in Fukushima und der fortschreitenden Klimaveränderung erwartet wer-

den konnte. Der Regierungsrat verpasst es leider einmal mehr, in der Energieplanung eine Vorreiterrolle einzunehmen, und hinkt dem Bund hinterher. Dies zeigt vor allem der vorgeschlagene Weiterbetrieb der AKW bis ins Jahr 2050. Beim Bau der Schweizer AKW sahen deren Betreiber aus Sicherheitsgründen eine maximale Laufzeit von 30 Jahren vor. Das letzte AKW wurde bekanntlich 1984 in Leibstadt gebaut. Das heisst, dass dessen vorgesehene Laufzeit dieses Jahr abläuft und somit der Atomausstieg dieses Jahr vollzogen werden müsste. Die Realität ist leider eine andere. Der Bund sieht neu eine Laufzeit bis 2035 vor, der Kanton Zürich, wie bereits erwähnt, sogar eine Laufzeit bis 2050. Das heisst, dass der Regierungsrat das AKW Leibstadt schlussendlich 66 Jahre am Netz lassen möchte, also mehr als doppelt so lang, wie ursprünglich vorgesehen.

Mit Artikel 106 der Kantonsverfassung, der eine sichere und wirtschaftliche Stromversorgung verlangt, ist dies sicher nicht zu vereinbaren. Die Volksinitiative «Strom für morn» ist deshalb nötiger denn je und setzt genau am richtigen Punkt an. Sie fordert den Ausstieg aus nicht erneuerbaren Energien aus Grosskraftwerken bis 2035. Sie vereinigt somit das Ziel des Bundes, die AKW bis 2013 abzuschalten, mit dem Ziel des Regierungsrates, keine Gaskraftwerke zu bauen. «Strom für morn» ist somit ein Bekenntnis zum Atomausstieg auf der einen Seite und zum Klimaschutz auf der andern Seite. Genau diese Kombination ist dringend nötig, wollen wir eine sichere und wirtschaftliche Stromversorgung erreichen und unseren Lebensstandard langfristig sichern. Die Ziele der Volksinitiative «Strom für morn» sind nicht visionär. Sie sind realistisch und zukunftsorientiert. Das Initiativkomitee setzt sich entsprechend auch aus Vertretern bürgerlicher Parteien zusammen. Neben einem verstärkten Effort bei der Förderung von erneuerbaren Energien ist dabei aber auch ein grösseres Engagement bei der Energieeffizienz und vor allem bei der Energiesuffizienz nötig.

Die Argumente für oder gegen die Gültigkeit der Volksinitiative «Strom für morn» haben wir ja bereits in der letzten Debatte ausführlich besprochen. Die rechtlichen Gutachter von Gegnern und Befürwortern kamen bekanntlich zu gegensätzlichen Schlüssen. Der Kantonsrat hat die Volksinitiative darauf für vollständig gültig erklärt. Wir müssen heute daher einen rein politischen Entscheid treffen. Ich appelliere deshalb nochmals vor allem an diejenigen Parteien, die sich noch vor nicht allzu langer Zeit der Energiewende verpflichtet haben.

Wenn Sie es wirklich ernst meinen mit der Energiewende, dann haben Sie hier und jetzt die Gelegenheit, dies zu beweisen. Bitte unterstützen Sie zusammen mit der Grünen Fraktion die Volksinitiative «Strom für morn».

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es wird Sie nicht wundern, dass wir den Minderheitsantrag von Andreas Wolf und somit auch die Volksinitiative «Strom für morn» ablehnen. Die Volksinitiative ist in ihrer unbekümmerten Art eine mögliche wunderbare Wunsch-Initiative. Der Regierungsrat hat selbst dargelegt, in welchen Teilen sie eigentlich für teilungsgültig erklärt werden sollte. Dieser Rat hat es aber nicht fertiggebracht, diese Teile ungültig zu erklären. Wir bringen also jetzt das gesamte Paket zur Abstimmung. Und wenn man das gesamte Paket zusammenhält, muss die Volksinitiative «Strom für morn» abgelehnt werden. Sie können doch nicht, Andreas Wolf, mit einer Volksinitiative vors Volk gehen, die nachher gerichtliche, juristische Schritte nach sich zieht und nicht umsetzbar ist. Es ist doch besser, dass Sie, wenn Sie jetzt den Gegenvorschlag erhalten haben, diesen zum Erfolg führen, statt an dieser Volksinitiative festzuhalten. Ich bitte Sie daher, lehnen Sie den Minderheitsantrag von Andreas Wolf ab und stimmen Sie der Kommissionsmehrheit zu.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Energiewende passiert nicht einfach so, die Energiewende muss gestaltet werden. Einige hier im Saal denken jetzt sicher: «Wir wollen ja gar keine Energiewende, und schon gar keine nach Vorstellung des Bundes.» Aber gerade Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, die das eben gerade gedacht haben, gerade Sie plädieren immer wieder für mehr Eigenverantwortung und mehr Unabhängigkeit vom Ausland. Gerade Sie sprechen von Ernährungs-Souveränität und vergessen dabei, dass auch die Landwirtschaft von massiven Energieimporten abhängig ist. Was wir hier mit der Volksinitiative «Strom für morn» und dem Gegenvorschlag der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) erreichen möchten, ist einer von ganz vielen kleinen Schritten in Richtung Energie-Souveränität. Mit dem soeben beschlossenen Gegenvorschlag haben wir erreicht, dass alle Stromkonsumenten einen kleinen, aber abwählbaren finanziellen Beitrag zahlen, damit dieser Schritt gemacht werden kann. Die Grünliberalen sind bereit, weitere Schritte zu machen, und unterstützen auch die Volksinitiative.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wir haben ja schon x-mal über diese Vorlage 4901, «Strom für morn», gesprochen. Die SP ist nach wie vor für die Volksinitiative. Jetzt wäre es zwar wegen der schlechten Präsenz fast «in die Hosen gegangen», aber jetzt haben wir wenigstens diesen mageren Vogel, diesen abgemagerten Vogel des Gegenvorschlags. Aber wir sagen natürlich ganz klar: Das gibt es ja schon in 50 Prozent des Kantons Zürich, dass man den erneuerbaren Energiemix beziehen kann. Wir sagen natürlich ganz klar, dass wir lieber die Volksinitiative hätten. Die macht vorwärts. Die stellt eine richtige Weiche und ist keine halbpätzige Lösung. Wenn wir jetzt wieder über das Juristenfutter diskutieren – ich habe mein altes Votum angeschaut –, dann ist es eben so, ich sage es Ihnen nochmals: Der Kanton Basel-Stadt hatte praktisch die gleiche Vorlage und es wurde nicht juristisch debattiert, sondern der Regierungsrat hat gesagt, ja, das sei eine vernünftige Lösung. Und hier im Kanton Zürich betreiben wir Spiegel- fechtei mit Juristenfutter, das finde ich nicht gut. Die SP wird also nach wie vor die Volksinitiative zu 100 Prozent unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Sie kennen meine Interessenbindung. Die Energiewende ist grundsätzlich zu unterstützen. Sie ist auch politisch beschlossen und da wird es klar, in welche Richtung wir gehen wollen. Der Gegenvorschlag sieht vor, dass ein etappiertes Vorgehen in Richtung erneuerbarer Energien, Wasser vor allem, auch realisiert werden kann. Wer hier in diesem vollen Hause jetzt aber einfach so spricht, dass Kernenergie ersetzt werden könne, der ist nicht ganz ehrlich. Dieses Volumen können wir in der Schweiz nicht mit Erneuerbaren einfach so ersetzen, wenn wir jetzt nicht einen Übergang machen, der erträglich und verträglich ist, der auch dem technischen Fortschritt der neuen erneuerbaren Energien Rechnung trägt. Wer aber noch sagt, dass wir Umweltschutz und CO₂ in den Vordergrund stellen möchten, und dann sagt, wir möchten Kernenergie abstellen, dem muss ich jetzt einfach sagen: Das ist ja mehr als blauäugig. Wir werden Braunkohle und Kohle aus dem Ausland holen und wir werden dann letztlich eine CO₂-Mehrbelastung realisieren, wenn wir Kernenergie durch fossile Energie ersetzen. Bis jetzt wissen wir genau: In der Schweiz können wir das mit Fotovoltaik und mit Wind nicht ersetzen. Daher plädiere ich für den Gegenvorschlag und Ablehnung der Initiative. Es geht wieder einen Schritt in die richtige Richtung und genau das müssen wir konsequent immer wieder vorantreiben.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ja, Kollege Andreas Wolf, es ist heute tatsächlich ein politischer Entscheid, aber die Mehrheit des Kantonsrates demonstriert eigentlich, dass Politikversagen in der Energiepolitik nach wie vor an der Tagesordnung ist. Das ist gefährlich für diesen zentralen gesellschaftspolitischen Bereich, wo es nicht nur Konsumentinnen und Konsumenten von Strom gibt, sondern wo stabile politische Rahmenbedingungen nötig sind, damit weiterhin vorwiegend von Privaten und von Unternehmen, aber auch vom Staat effizient und raschestmöglich in eine nachhaltige Energieinfrastruktur investiert wird.

Politikversagen, erstes Beispiel: Es ist immer noch nicht nachvollziehbar, weshalb bedeutend weniger als die notwendigen zwei Drittel aller Ratsmitglieder der Regierung nicht gefolgt sind, einen Teil der Volksinitiative «Strom für morgen» für ungültig zu erklären. Den selbstständigen kommunalen Netzbetreibern kann über das kantonale Energiegesetz nicht vorgeschrieben werden, wie sie als Unternehmen, die in einem kompetitiven Markt tagtäglich zu bestehen haben, ihr Geschäftsgebaren – notabene in ihrem Kernbereich – zu gestalten haben. Das ist schlechthin ein hoheitlicher Angriff auf die Gewerbefreiheit. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen der gegenüberliegenden Ratsseite, mit der Nicht-Teilungsgültigkeitserklärung nehmen Sie es in Kauf, die geschätzten kommunalen Energieversorgungsunternehmen ans Messer zu liefern. Das ist fahrlässig und dafür müssen Sie die Verantwortung übernehmen.

Politikversagen, zweites Beispiel: Sogar die Initianten der Volksinitiative attestieren, dass der Gegenvorschlag eigentlich herzlich wenig mit der Stossrichtung und dem Geist der Volksinitiative zu tun hätte. Es sei aber besser als gar nichts, also quasi ein Rettungsring für eine Idee, die formell und materiell Schiffbruch erlitten hat. Die Einheit der Materie ist also nicht gewahrt. Und dass dagegen nicht lauter protestiert wird, unabhängig von der politischen Grundeinstellung, erstaunt eigentlich. Der Werdegang dieser Vorlage könnte zu einem unschönen Präzedenzfall werden: Eine teilungsgültige Volksinitiative als Input, heraus kommt quasi irgendetwas, das thematisch im Entferntesten noch irgendwie mit dem Themenbereich der Initiative zu tun hat. Das kann es wirklich nicht sein. Das Parlament und die vorberatende Kommission verkommen zu einer «Blackbox». Das macht die Politik unberechenbarer, was für die Standortqualität und das Investitionsklima nicht förderlich ist.

Politikversagen, drittes Beispiel: Der Gegenvorschlag zielt einmal mehr darauf, dass die Politik offensichtlich viel besser weiss, was gut ist und was schlecht ist. Die Stromkonsumentinnen und -konsumenten werden für dumm verkauft und bevormundet. Ein teureres, notabene homogenes Produkt, nämlich Kilowattstunden beziehungsweise Strom, soll in Zukunft das erzwungene, vom rot-grünen Staat diktierte Basisangebot sein. Im Weiteren werden mit der Annahme des Gegenvorschlags hier im Kanton die anvisierten und bereits beschlossenen nächsten Schritte der Strommarktliberalisierung torpediert. Wir alle haben ein Interesse an einer sicheren und kostengünstigen Stromversorgung, denn das ist ein Teil der Wettbewerbsfähigkeit der unzähligen KMU und Grossunternehmen in unserem Kantonsgebiet.

Als Eigentümer – und das ist das vierte und letzte Beispiel – der EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) hätten eigentlich alle Kantonsratsmitglieder den Auftrag, für diese Gesellschaft für faire und auf Langfristigkeit ausgerichtete Rahmenbedingungen zu sorgen. Mit einem Ja zur Volksinitiative und auch mit einem Ja zum Gegenvorschlag werden diese Pflichten massiv verletzt. Mit Ihrer Zustimmung nehmen Sie schlechthin in Kauf, dass Unternehmenswerte – unsere gemeinsamen Unternehmenswerte – über kurz oder lang vernichtet werden und die EKZ bald zu einem Sanierungsfall werden könnten, da die Spiesse nicht mehr gleich lang sind. Das eben geschilderte vielschichtige Politversagen stellt hoffentlich das ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Andreas Wolf wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt mit 91 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) den Minderheitsantrag und damit die Volksinitiative «Strom für morn» ab.

II.

Ratspräsident Bruno Walliser: Ziffer II ist obsolet.

III. – VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. Dezember 2013 **5005a**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Gestützt auf Paragraf 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, kurz PVG, beschliessen wir gleichzeitig mit dem zweijährigen Rahmenkredit auch die Strategie für den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) über die auf das Ende des Rahmenkredits folgenden vier Jahre, also zwei Fahrplanperioden. Der Regierungsrat schlägt uns mit Datum 3. Juli 2013 eine Strategie vor, die sich am Gesamtverkehrskonzept für den Kanton Zürich von 2006 orientiert und grundsätzlich die aktuell geltende Strategie 2012 bis 2016 weiterschreibt.

Die KEVU hat die Vorlage an acht Sitzungen beraten und empfiehlt Ihnen mit grosser Mehrheit, sie in zwei Punkten zu ändern. Einstimmig beantragt Sie Ihnen sodann, der Vorlage zuzustimmen.

2016 bis 2019, das sind die ersten Jahre nach der Eröffnung der neuen Durchmesserlinie, welche auch ein neues S-Bahn-Konzept bringt. Wichtige Infrastrukturprojekte, die in der heute behandelten Periode in Betrieb gehen sollten, sind die vierte Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, die Tramerweiterungen Hardbrücke und Altstetten sowie die Limmattalbahn. All diese Ergänzungen des Schienennetzes ermöglichen und bedingen auch den Ausbau der daran anschliessenden Busverbindungen. In zwei Monaten werden wir über einen neuen Verkehrsrichtplan entscheiden. Es ist äusserst wichtig, dass der Richtplan mit der ZVV-Strategie abgestimmt ist. Die Strategie geht deshalb, wie der Richtplan, davon aus, dass der ÖV, zusammen mit dem Velo- und

dem Fussverkehr, 50 Prozent des Verkehrswachstums im Kanton aufnehmen muss. Anders als beim Richtplan, der aber für eine weitaus längere Zeitspanne in die Zukunft wirken soll als die hier behandelten vier Jahre, übernimmt die Strategie die aktuellen Prognosen des Statistischen Amtes für die Bevölkerungsentwicklung. Gegenüber heute bedeutet das eine massive Nachfragezunahme bis 2019 von 25 Prozent.

Wichtige Aussagen macht die Strategie zur Planung der weiteren Entwicklung nach 2019. Unter dem Label «S-Bahn 2G», also zweite Generation, soll das S-Bahn-System dazumal einer grossen Reform unterzogen werden, deren Planung bereits im Gang ist. «S-Bahn 2G» basiert auf grossen weiteren Schlüsselprojekten im strategischen Entwicklungsprogramm STEP des Bundes, über das wir am 9. Februar 2014 indirekt abstimmen, wie zum Beispiel den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, der ganzen Achse Aarau–Zürich–Winterthur mit dem Brüttenertunnel und den dafür notwendigen weiteren Anpassungen im Raum Zürcher Oberland. Diese weiteren Aussichten machen deutlich, dass sowohl diese vorliegende ZVV-Strategie wie auch der Verkehrsrichtplan aufs Engste mit dem Ausgang der eidgenössischen Volksabstimmung über die FABI-Vorlage (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) vom 9. Februar 2014 verknüpft sind, für die sich der Regierungsrat und die Mehrheit der im Kantonsrat vertretenen Parteien einsetzen. Während sich planerisch die Auswirkung von FABI auf den Zürcher ÖV recht klar, wenn auch zeitlich noch nicht genügend fixiert, darstellt, sind die finanziellen Auswirkungen dieser Bundesvorlage über die Periode der ZVV-Strategie noch nicht im Detail klar. Für den weitaus grössten Teil der Finanzierung aber, nämlich die Defizitbeiträge von Kanton und Gemeinden, trifft die ZVV-Strategie 2016 bis 2019 – und dies ist erstmals in einer solchen Vorlage der Fall – klare Annahmen. Das Defizit soll gleich stark wachsen wie das Bruttoinlandprodukt des Kantons Zürich. Der ZVV geht dabei von einem Wirtschaftswachstum bis 2019 von jährlich 1,7 Prozent aus. Unter dieser Annahme würde der Kostendeckungsgrad ungefähr stabil bleiben.

Im nationalen und internationalen Personenverkehr auf der Schiene beschränkt sich die Vorlage auf allgemeine Aussagen und ein Bekenntnis zur besseren Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an die benachbarten Metropolitanräume. Zum neuen Phänomen der konzessionierten Fernbuslinien, wie sie die SBB seit neustem nach München

betreiben, nimmt die Strategie nicht Stellung. Die KEVU beantragt Ihnen – wie gesagt, einstimmig –, der in zwei Punkten, auf die ich bei den Minderheitsanträgen zu sprechen kommen werde, geänderten Vorlage zuzustimmen, gegen die Stimmen einer Minderheit. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Bruno Walliser: Zum Eintreten gehe ich den Fraktionen nach.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Danke, Herr Präsident, dass ich als Erster sprechen kann, obwohl wir nicht die grösste Fraktion sind. Für die SP ist der öffentliche Verkehr – das wissen Sie – ein sehr wichtiger Pfeiler des Service public, tragen wir ihm speziell Sorge! Das sage ich heute an dieser Debatte mit Bedacht, Sie werden noch sehen, warum. Wir diskutieren heute nach langer Zeit wieder einmal die Frage des Kostendeckungsgrads und, damit verbunden, über die Tarifpolitik. Was darf uns denn der ÖV überhaupt kosten?

Seien wir ehrlich, wir sind stolz, wirklich stolz – das merke ich, wenn ich Besuch aus anderen Kantonen habe – auf unser überaus effizientes, umweltfreundliches und relativ günstiges Verkehrsmittel. Doch wehret den Anfängen, das ist heute einmal mehr der Fall, damit der ÖV nicht kollabiert. Ich betone das hier gleich zu Beginn der Debatte zum ZVV-Rahmenkredit und zur Strategie. Bequem ist nämlich das Reisen mit der S-Bahn nicht mehr. In der Hauptverkehrszeit sind in den meisten S-Bahnen nur noch Stehplätze in Sardinienqualität garantiert, das wissen Sie, ausser Sie fahren erste Klasse, mehr nicht. Wenn der öffentliche Verkehr in der Schweiz eine heilige Kuh ist, wie dies die NZZ kurz vor Weihnachten behauptete, dann hat sie wohl die vergangenen Jahrzehnte gemeint, als in einer grossen Euphorie die goldenen Achtziger- und Neunzigerjahre des ÖV angebrochen waren. Die Zürcher S-Bahn widerspiegelt eine Erfolgsgeschichte sondergleichen, doch jetzt ändern die Zeiten endgültig, Sie wissen es. Vielleicht muss man in naher Zukunft froh sein, wenn eine überfüllte S-Bahn oder der von Passagieren überquellende Ortsbus mich überhaupt noch mitnehmen kann. Die Diskussion um den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird intensiver. Was ist heute für ein Wetter? Ich glaube, es passt zum ÖV. Es ist relativ durchzogen, wolkig-bedeckt, symbolisch ist es auch ein bisschen mit dem ÖV so.

Wie geht es weiter mit unserem sehr erfolgreichen Verkehrssystem, um das uns das Ausland, aber auch die anderen Kantone beneiden? Wichtige eidgenössische Abstimmungen zu FABI stehen uns ebenfalls bevor. 2014 ist ein Schicksalsjahr für den ÖV, vor allem für den Zürcher, aber auch den Schweizer ÖV. Die Zeiten ändern sich. Ich erinnere mich noch an die früheren Jahre, als wir in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt ein leichtes Spiel hatten mit dem Rahmenkredit und der Strategie, ich erinnere mich an diese ZVV-Zeiten, als wir in der KEVU, salopp gesagt, die Vorlage ohne Minderheitsanträge einfach durchwinkten. Es war ja alles super und wir gratulierten den ZVV-Verantwortlichen, was wir eigentlich heute immer noch tun. Das Lob gilt natürlich immer noch, und zwar noch stärker mit diesen widrigen Bedingungen. Das ist nämlich der Fall, Sie wissen es, da insbesondere bis ins Jahr 2019 – der Kommissionspräsident Ruedi Lais hat es gesagt – ein Viertel mehr Passagiere transportiert werden sollen mit praktisch gleich viel Geld im Rahmenkredit. Das grenzt finanzpolitisch an ein Wunder. Ich frage hier in den Saal hinein: Bringen wir oder, besser gesagt, diejenigen, die beim ÖV-Ausbau aufschieben, verzögern und massiv sparen wollen, nicht das Transportsystem ins Schlingern? Das hatten wir ja schon bei der Budget-Debatte debattiert. Denn S-Bahn-, Tram- und Busnetz müssen weiterhin optimiert, wenn nötig ausgebaut werden. Das gibt es nicht umsonst, Sie wissen es, das kostet. Und Sie wissen auch, dass die Strassen in den Agglomerationen heute nicht mehr Zusatzverkehr aufnehmen können. Den Auftrag, den Modalsplit gemäss Richtplan-Vorlage einzuhalten und gar noch zu verbessern, müssen wir ernst nehmen. Heute geht es in eine neue Richtung. Es gibt verschiedene Anträge zur Strategie, auch von unserer Seite, der SP. Mir scheint – aber ich lasse mich gern eines Besseren belehren –, dass der ZVV in einem engeren Sparkorsett steckt als auch schon. Das bemerkten wir bereits, wie ich erwähnt habe, in der Budgetdebatte.

Dann werden wir zum Schluss auch noch einmal auf einen kleinen «Knatsch» – mehr oder weniger klein – zwischen Stadt und Kanton kommen wegen der Tramanbindung an den Bahnhof Zürich-Altstetten. Darüber debattieren wir jedoch später.

Fazit: Wir wollen gleichlange Spiesse für alle Verkehrsteilnehmer und propagieren das, denn es braucht Kostenwahrheit. Wenn der öffentliche Verkehr teurer werden soll, wie dies die SVP im Antrag auf einen höheren Kostendeckungsgrad durch die Reisenden fordert, dann

heisst der faire Grundsatz zwischen den zwei hauptsächlichen Verkehrsträgern: Wenn die Billettpreise steigen, muss auch das Autofahren teurer werden. Lehnen Sie jedenfalls die Minderheitsanträge der SVP ab und stimmen Sie den Anträgen der SP- und Grünen-Seite zu.

Alex Gantner (FDP, Maur): Vorneweg, die FDP steht voll und ganz hinter dem ZVV und lobt das Geleistete. Ein grosser Dank sei an die Direktion und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ZVV und der angeschlossenen Betriebe ausgedrückt. Mit der Beratung dieser Vorlage betreffend die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr richtet sich der Blick in die Zukunft und dieser Blick darf beziehungsweise muss auch kritisch sein. Erfolge müssen gepflegt werden, das heisst, man muss weiter trainieren. Es gibt immer Verbesserungen, nur schon aufgrund technologischer Entwicklungen, und es gilt, das Angebot in Anbetracht einer erwarteten und daher stets auch ungewissen Nachfrage sachte zu dosieren. Es gilt aber vor allem, aus Überheblichkeit keine Investitionsfehler zu machen, oder aus Selbstgenügsamkeit keine Entscheide hinauszuzögern und Anpassungen zu unterlassen. So schnell kann man nämlich das Opfer des eigenen Erfolgs werden. Kurzum, die Aufgabe ist sehr anspruchsvoll, das System «ZVV» nur schon technisch an 365 Tagen im Jahr auf diesem hohen Niveau mit einer Kundenzufriedenheit von mindestens 76 Prozent zu meistern, ist schon fast eine Herkules-Aufgabe. Wir wissen alle sehr wohl, wie anfällig der Betrieb infolge der Faktoren «Mensch» und «Wetter», der mannigfachen Interaktionen mit den SBB und anderen Verkehrsteilnehmern ist. Das sind die operativen Realitäten und hier dürfen wir uns als Politikerinnen und Politiker nicht immer wieder von Neuem verleiten lassen, ins Geschehen einzugreifen und aktiv zu werden. Unser Fokus sollte ausschliesslich auf die Strategie und die Realitäten der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet sein, das heisst: die nächsten Investitionsschwerpunkte, die Gestaltung des Angebotes, Effizienzsteigerung zur Senkung von Kosten und die Tarife. Zur Erinnerung: Fakt ist, dass uns heute der ÖV 1 Million Franken kantonale und kommunale Steuergelder kostet – pro Kalendertag.

Für uns stimmen die Stossrichtungen in den Bereichen Bus-, Nacht-, Sicherheit, Pünktlichkeit und Anschlussqualität, Sauberkeit, Vertrieb, Behindertengleichstellung, Ökologie, Werbung, nationaler

und internationaler Verkehr. Wir stehen hinter der raschen Umsetzung der vierten Teilergänzung und dafür, dass bereits heute für die Zeit danach geplant wird. Es darf für die ZVV-Verantwortlichen kein Denk- und Planungsverbot geben, sei es, wenn es um kleinste Anpassungen und Verbesserungen geht, sei, wenn es sich um die nächsten grossen Investitionen handelt, bei denen der Bahnhof Stadelhofen und das erweiterte System darum bestimmt im Zentrum stehen werden und es sich um einen Zeithorizont 2030 oder gar 2050 geht. Es ist zentral, dass der Kanton Zürich, vertreten durch unseren überaus engagierten Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*), schweizweit der Leader bleibt bei der weiteren Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Bei den Tarifen sehen die Verantwortlichen einen Handlungsbedarf, dies aber wie gewohnt im Rahmen der vergangenen Tarifpolitik. Man erhöht so wenig wie nötig, um die gegenwärtig geringe Inflation, die operativen Kostensteigerungen beziehungsweise die Überwälzung von Kosten vonseiten des Bundes auf die Kundinnen und Kunden abzuwälzen. Der Kostendeckungsgrad von etwas über 60 Prozent scheint dem Verkehrsrat bei ZVV und Regierungsrat ein Tabuthema zu sein. Hat man Angst, die Kundschaft zu vergraulen? Ist man sich bewusst, dass bei einem finanziell wachsenden ZVV der absolute Defizitbetrag ständig wächst und derzeit 3 und bald einmal 4 Steuerprozent auf Kantonsebene ausmacht? Und die gleichen steuerfussrelevanten Steigerungen betreffen auch die 170 Gemeinden im Kanton Zürich. Das hat immer weniger mit Verursacherprinzip und Marktpreisen zu tun. Das süsse Gift des subventionierten Konsums soll also fleissig weiterfliessen. Je mehr Nutzniesser von Subventionen es aber gibt, desto schwieriger ist deren Abbau politisch. Das gilt auch für den Individualverkehr. Es wird einen Rieseneffort brauchen, um im Bereich der Mobilität der Bezahlung der wahren Kosten, inklusive der externen Kosten, zum Durchbruch zu verhelfen und das wachsende Misstrauen zwischen MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) und ÖV-Benützern abzubauen. Abstimmungsergebnisse auf nationaler Ebene sind ein Spiegelbild davon und lassen grüssen. Wir werden uns zu den einzelnen Minderheitsanträgen separat äussern.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Für Verkehrspolitik im Kanton Zürich gibt es selten die Konstellation, dass wir gleich drei gewichtige Geschäfte zur Mobilität, nämlich den Richtplan, den Energiepla-

nungsbericht und die ZVV-Strategie, praktisch gleichzeitig beraten. Im Energieplanungsbericht finden wir den Titel, dass der Standort die Mobilität beeinflusst. Im Richtplan geht es dann auch darum, wie die Mobilität den Standort beeinflusst. Und die ZVV-Strategie soll zeigen, wie Mobilität in der Zukunft mit dem öffentlichen Verkehr, sei es Bahn, Tram, Schiff oder Luftseilbahn, stattfinden soll. Die Schöpfung hat uns ja weder mit Flügeln noch mit Rädern ausgerüstet, sondern mit Beinen. Entsprechend ist der Fussverkehr auch in Zukunft die artgerechteste Fortbewegung. Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons geht ja immer noch von der halb-esoterisch angehauchten Forderung der «wesensgerechten» Wahl des Transportmittels aus und die Herausforderung ist doch die art- und umweltgerechte Wahl des Transportmittels. Der Mikrozensus zeigt, dass im Modalsplit der ÖV die 30-Prozent-Grenze übertroffen hat und der MIV unter 60 Prozent gefallen ist. Beim Pendlerverkehr stieg der Anteil des ÖV deutlich über 40 Prozent. Bezüglich Energieeffizienz wird der ÖV ja nur noch vom Fuss- und Veloverkehr geschlagen, der MIV kommt unter diesem Aspekt ganz schlecht weg. Nun, die ZVV-Strategie zeigt im Grossen und Ganzen einen tauglichen Weg, wie die art- und umweltgerechte Mobilität gestaltet werden soll.

Die Grünen haben deshalb nur zwei Anträge eingebracht, der eine betrifft den Betrieb, der andere betrifft die besondere Situation im Raum Winterthur und Umgebung. Hier nehmen wir eine Diskussion aus der Richtplanung auf. Wir sind uns darüber einig, dass es für die Agglomerationen Zürich, Limmattal und Glatttal massgeschneiderte Konzepte braucht, wie sich der öffentliche Verkehr nach der vierten Teilergänzung entwickeln soll. Wenn nun der Stadtrat von Winterthur und der Vorstand der Regionalplanungsgruppe Winterthur und Umgebung (*RWU*) Gleiches einfordern, ist das nur recht und billig. Auch wenn heute Wipkingen, Altstetten, Kloten und Winterthur zu reden geben werden, dürfen wir nicht vergessen, dass wir mit FABI über eine Vorlage abstimmen, welche die ZVV-Strategie wesentlich stärker beeinflussen wird als jeder Minderheitsantrag. FABI ist Teil der ZVV-Strategie. Und an dieser Stelle darf man ja auch das Verdienst unseres Volkswirtschaftsdirektors würdigen, der sich da sehr aktiv und erfolgreich eingebracht hat, damit das FABI eben nicht am Kanton Zürich vorbeigeht. Ohne FABI ist nicht nur die langfristige Strategie des ZVV Makulatur, ohne FABI ist auch die langfristige Strategie des Regionalverkehrs Makulatur. Mit dem Nein der SVP-

Delegiertenversammlung ist die Volksabstimmung gefährdet. Ich würde es sehr begrüßen, wenn der Volkswirtschaftsdirektor sich nicht nur zu Wipkingen, Altstetten, Kloten und Winterthur äussert, sondern dann vielleicht auch noch die Gelegenheit benützt, um auf die Bedeutung von FABI auf die ZVV-Strategie einzugehen.

Die Fraktion der Grünen, AL und CSP wird der Vorlage mit unseren Ergänzungen zustimmen. Damit diese Strategie nicht schon am 9. Februar 2014 Makulatur ist, braucht es aber auch ein Ja zu FABI. Danke.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich soll seinen Anteil am Gesamtverkehr steigern, der Gesamtverkehr soll aber so wenig wie möglich zunehmen respektive mittelfristig nicht mehr zunehmen. Das müssen unsere Ziele für die Verkehrszukunft im Kanton Zürich sein. Und wenn wir sie auf den ZVV übertragen, bedeutet dies, dass das Angebot und die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs dort – und nur dort – zu verbessern sind, wo eine ausgewiesene Nachfrage besteht. Keinesfalls sollen Ausbauten geplant werden, die eine Nachfrage erst entstehen lassen oder anheizen. Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ist gut und das hat seinen Preis. Wir Grünliberalen sind bereit, von den Verkehrskonsumenten einen angemessenen Preis einzufordern, und stellen fest, dass die Konsumenten dies auch so sehen. Sonst wäre der ÖV im Kanton Zürich nicht die Erfolgsgeschichte, die sie ist. Wir tragen auch die vorgesehenen Preisaufschläge mit, die jetzt auch schon erwähnt worden sind hier im Saal. Wir lehnen es aber ab, mit sehr grossen Preisaufschlägen innert kurzer Zeit den Verkehr im Kanton Zürich auf die Strasse umzulagern.

Der ZVV legt Grundsätze für die Tarifentwicklung und eine Strategie vor in diesen beiden Vorlagen, welche unseren Grundsätzen entsprechen. Die Ausbauten, die vorgesehen sind, sind nötig und die Tarife steigen in den nächsten Jahren moderat, stetig, aber das ist okay so. Wir Grünliberale sind sehr zufrieden damit und treten gerne darauf ein. Wir äussern uns bei den Detailanträgen dann noch einmal zur Vorlage.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Wir Schweizer sind ein Volk der Bahnfahrer und wir Zürcher stehen den anderen Kantonen diesbezüg-

lich in nichts nach. Somit spielt ein zuverlässiges und qualitativ hochstehendes öffentliches Verkehrsnetz eine wichtige Rolle. In letzter Zeit haben häufig Störungen oder Verspätungen bei den SBB für negative Schlagzeilen gesorgt. Entsprechend wichtig muss uns die Qualität der erbrachten Leistungen in unserem Kanton sein. Der Zürcher Bevölkerung sollen qualitativ hochstehende Transportleistungen geboten werden. Insbesondere im internationalen Vergleich sind wir bekannt für ein sehr gut ausgebautes ÖV-Netz, welches vor allem auch mit seiner Sauberkeit und Zuverlässigkeit punkten kann. Wir wollen auch in Zukunft stolz darauf sein. Und es ist wichtig, dass der ÖV im Kanton Zürich attraktiv gehalten wird, denn nur so lassen sich die Pendler und die Reisenden von der Strasse auf die Schiene bringen, was wiederum auch die Strasse entlastet. Wir brauchen Züge, Trams und Busse, die dann fahren, wenn wir sie brauchen, und das zu einem bezahlbaren Preis. Das Angebot muss sich nach der Nachfrage richten und darf nicht zu einem Wunschkonzert verkommen. Denn auch die Wirtschaftlichkeit ist von Bedeutung. Es darf nicht sein, dass der ÖV zu einem Fass ohne Boden verkommt, sodass wir ihn uns aufgrund der hohen Folgekosten irgendwann nicht mehr leisten können. Die Entwicklungsgrundsätze des ZVV für die Jahre 2014/2015 sind gut abgestimmt auf das kantonale Gesamtverkehrskonzept, wir werden auch weiterhin die Ziele und die Stossrichtung dieser bis anhin erfolgreichen Strategie unterstützen.

Die CVP stimmt der Vorlage 5005 entsprechend vorbehaltlos zu. Auf die Minderheitsanträge werde ich dann separat noch zu sprechen kommen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton nimmt ungebremst weiter zu. In der KEVU haben wir an mehreren Sitzungen zusammen mit dem ZVV und der Regierung Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs in verschiedener Hinsicht genau unter die Lupe genommen. Es ist unbestritten, dass der ÖV des Kantons Zürich mit seiner Erfolgsgeschichte eine Ausstrahlung und Vorbildfunktion weit über unsere Landesgrenzen hinaus hat. Im zukünftig immer mehr begrenzt werdenden Raum des Verkehrs steigen die Herausforderungen für den Ausbau überproportional und stossen zusehends an Grenzen. Mit dem ZVV haben wir aber weiterhin ausserordentlich kompetente Persönlichkeiten mit einem enormen Sachwissen und dem ungebrochenen

Willen, auch weiterhin tragfähige Lösungen zu suchen und zu verwirklichen. Dafür gebührt dem ZVV und seiner ganzen Crew unser grosser Dank.

In der Kommission war die Zustimmung zu den beiden Vorlagen unbestritten. Die verschiedenen Minderheitsanträge besetzen wiederum meist altbekannte Ideologien, welche teilweise schon in der Budgetdebatte eingebracht wurden. Es fällt aber auf, dass die meisten der eingebrachten Minderheitsanträge von einer gewissen Hilfllosigkeit zeugen. Das kommt nicht von ungefähr, weil manches wünschbar, aber einfach nicht mehr durchführbar ist und wir auch hier merken: Es ist gute Vorarbeit geleistet worden. Wenn wir hier noch etwas verbessern wollen, dann müssen wir aufpassen, dass wir nicht «verschlimmbessern».

Die EVP-Fraktion wird den beiden Anträgen zustimmen. Zu den Minderheitsanträgen werden wir uns je nachdem noch melden.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Grundsätze der Entwicklung von Angebot und Tarif des öffentlichen Personenverkehrs sind von grosser Bedeutung. Entwicklung muss stattfinden können, abgestimmt auf Angebot und Nachfrage. Das vorliegende Geschäft erscheint der BDP zukunftsorientiert und an die steigenden Bedürfnisse angepasst. Bis auf eine Ausnahme unterstützt die BDP die Vorschläge der KEVU einstimmig. Unsere Ausnahme betrifft den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher im Bereich Tram und Stadtbahnen, den wir unterstützen werden. Die Tramnetzergänzung Altstetten im Vorschlag der KEVU ist so nicht möglich, da die Stadt Zürich ja bereits Beschlüsse entsprechend gefasst hat, die dies verunmöglichen. Zudem muss gewährleistet sein, dass die Limmattalbahn an den Bahnhof Altstetten geführt wird und Verbindungsmöglichkeiten mit der Tramlinie 2 gewährleistet werden. Dies ist auch mit der Unterstützung dieses Minderheitsantrags möglich.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wir führen heute die Debatte über die Grundsätze des Zürcher Verkehrsverbunds über die Strategie, wie sich der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich entwickeln soll. Ich wünsche mir eine ausführliche Debatte des Zürcher Kantonsrates dazu, weil es eine ganz wichtige Frage ist, wie sich unser System des öffentlichen Verkehrs, sprich ZVV, entwickeln soll. Und diese Ent-

wicklung ist wichtig für den Wirtschaftsraum Zürich. Für unsere Mobilitätsbedürfnisse, für unsere Verkehrsströme ist es eine ganz wichtige Angelegenheit. Bis 2019 rechnen wir mit 25 Prozent zusätzlichen Passagieren, das sind weit über 100 Millionen Fahrgäste. Wir können nur dort, wo es wirklich nötig ist, eingreifen, sonst würde genau das eintreten, was von verschiedenen Votanten angeführt wurde, nämlich dass wir die Kosten nicht mehr im Griff haben. Deshalb ist es ganz wichtig, dass man vorausblickt und diese vorausschauenden Perspektiven und Strategien entwickelt. Wir tun dies mit der vierten Teilergänzung, mit der Durchmesserlinie machen wir einen weiteren Schritt für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Aber – und das zeigt auch die Strategie auf – ausruhen dürfen wir uns nicht, wir müssen mit der Entwicklung Schritt halten. Gleichzeitig möchte ich aber feststellen, dass auch die zusätzlichen Leistungen nicht umsonst zu haben sind. Sie kosten, wenn wir auch die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich beibehalten werden. Es ist so: Der Staat muss seinen Teil dazu beitragen, wie auch die Gemeinden. Aber ich glaube, bis jetzt ist es uns gelungen, den öffentlichen Verkehr fit zu halten, ihn so aufzubauen, dass das Angebot viele Leute anspricht. Ich kann es hier ja noch einmal sagen: Jeder und jede Dritte im Kanton Zürich hat heute ein ZVV-Abonnement im Sack und das heisst doch, dass das Angebot, das wir haben, genutzt wird und dass es auch sehr gut ankommt. Etwas muss man aber auch sagen: Die Diskussion ist ja auch auf Bundesebene im Gang. Auch bei uns sind periodische Tarifierungen unumgänglich.

Ich möchte noch kurz zwei, drei Worte zu den Mobilitätskosten verlieren, die auch angesprochen wurden. Ich finde es ganz wichtig, dass wir in dieser Frage die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Gerade bei uns im Kanton Zürich wissen wir ja alle, dass alle Verkehrsträger gebraucht werden, dass sie wahrscheinlich im ganzen Land am besten ausgelastet sind und dass man selbstverständlich die Kosten genau im Auge behalten muss. Das ist nötig. Aber dazu werden wir ja dann beim Rahmenkredit noch diskutieren. Ich bin überzeugt, gerade der Zürcher Verkehrsverbund ist kostenbewusst und hat den Finger drauf, dass die Kosten nicht aus dem Ruder laufen. Denn das können wir uns gar nicht leisten. Ein kostenbewusstes Angebot im öffentlichen Verkehr ist gerade für die zukünftigen Entwicklungen richtig. Dem Wunsch von Kantonsrat Robert Brunner

kann ich schon entgegenkommen, ich habe es ja schon mehrmals gesagt: Der Regierungsrat ist der festen Überzeugung, dass die FABI-Vorlage richtig ist für den Kanton Zürich, bringt sie uns doch in einem ersten Schritt die Planungsmittel für den Brüttenertunnel, für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und für den Zimmerbergtunnel. Diesbezüglich möchte ich nicht mehr länger werden.

Ich bitte Sie, den vorliegenden Grundsätzen zuzustimmen. Bei der späteren Beratung werde ich mich weiter zu Wort melden. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

1. Ziele

lit. a)–c)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

lit. d)

Ratspräsident Bruno Walliser: Hier liegen neben dem Antrag der KEVU noch zwei Minderheitsanträge vor. Ich stelle zuerst den Minderheitsantrag von Marcel Burlet dem Kommissionsmehrheitsantrag und dann den obsiegenden Antrag dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher gegenüber.

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Ruedi Lais, Roland Munz:

d) Die ..., gemessen am Bruttoinlandprodukt und unter Berücksichtigung der Nachfrage, entwickeln.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Beat Huber (in Vertretung von Christian Lucek), Konrad Langhart, Orlando Wyss:

d) Die jährliche Kostenunterdeckung soll möglichst konstant zu den Vorjahren gehalten werden. Der Kostendeckungsgrad wird bis 2019 schrittweise auf 66% erhöht.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Die Minderheit Burlet, Seite 2, beantragt, bei der Entwicklung des Defizits nicht nur das Bruttoinlandprodukt (BIP), sondern auch die Nachfrageentwicklung als Richtschnur zu bezeichnen. Die entgegengesetzte Minderheit Habicher, Seite 2, will hier anfügen, dass der Kostendeckungsgrad bis 2019 auf 66 Prozent erhöht wird. 2012 betrug dieser 61,7 Prozent. Der ZVV plant, ihn bis 2019 in einem engen Band zwischen 62,2 und 63,1 Prozent oszillieren zu lassen. Dazu sind – unter anderen Massnahmen – auch Tarifierhöhungen von zweimal 2,5 Prozent in den Jahren 2015 und 2016 geplant. Eine Erhöhung auf 66 Prozent würde gemäss ZVV rein rechnerisch zusätzliche Tarifierhöhungen von zweimal 2,5 bis 3 Prozent erfordern, also doppelt so viel wie in der Planung des ZVV. Es wäre aber unsicher, ob diese auf dem Markt zu realisieren wären oder ob Einnahmen wegen Abwanderung von Kunden wegbrechen würden.

Die Mehrheit der KEVU betrachtet die geplante Stabilisierung des ZVV-Defizits bei stark ausgebauter Leistung als richtige und realistische Zielsetzung. Sowohl eine noch stärkere Subventionierung der Mobilität als auch eine Rosskur bei den Tarifen mit unsicheren Erfolgsaussichten lehnt die KEVU ab und beantragt Ihnen deshalb, beide Minderheitsanträge abzulehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Die SP hat diesen Minderheitsantrag in Sorge um die immer grösser werdende Kostenbeteiligung der Passagiere gestellt. Sicher ist es keine Rosskur, aber – Sie wissen es und ich komme dann noch darauf zurück – die ÖV-Preise steigen, die Autobahn-Vignette wird nicht teurer und so weiter und so fort. Es ist eben dieser Zusatz, der uns ganz wichtig scheint, wenn es dann heisst «auch unter Berücksichtigung der Nachfrage». Wenn, was wir jetzt schon mehrmals gehört haben, in der Vorlage 5005 bereits auf der zweiten Textlinie ausgeführt wird, dass – ich zitiere – «eine erwartete

zusätzliche Nachfrage von 25 Prozent bis ins Jahr 2019 abgedeckt werden soll», dann geht diese Milchmädchenrechnung nicht auf. Für die SP ist dieser Zusatz logisch, dass es heisst «unter Berücksichtigung der Nachfrage». Das heisst, wenn die Nachfrage stärker steigt oder nicht, muss das in die Kosten eingerechnet werden. Gesetzt den Fall – die Wirtschaftsprognosen der nächsten Jahre deuten ja darauf hin –, dass sich der ÖV im Kanton Zürich erneut sprunghaft entwickelt, sollen diese Mehrkosten nicht hauptsächlich von den ÖV-Reisenden getragen werden. Hier braucht es ein Regulativ mit diesem kurzen Satzteil, der hier eingesetzt werden soll. Es kann ja nicht sein, dass, wenn der ÖV floriert und Mehrkosten da sind, nachher die anderen Passagiere diesen Mehraufwand bezahlen müssen. Mehrkosten des Erfolgs von Bus, Tram und Zug im Kanton Zürich sollen auch anteilmässig vom Kanton und den Gemeinden finanziert werden. Wir haben ja jetzt neu diesen Antrag der SVP, das heisst, Sie haben es mitbekommen: Der Kostendeckungsgrad soll schrittweise auf 66 Prozent erhöht werden, das ist relativ viel, vielleicht nicht prozentual, aber absolut. Ich kann Ihnen sagen: Auch der «ÖV-Krug» geht solange zum Brunnen, bis er bricht. Und alle Jahre wieder kommt nicht nur das Christuskind, sondern alle Jahre wieder haben wir diese Preiserhöhungen, einmal ist es bei den SBB und einmal ist es beim ZVV. Vielleicht haben Sie sich schon daran gewöhnt, ich nicht.

Die ZVV-Verantwortlichen tun also gut daran, Tarifaufschläge – wenn überhaupt – nur moderat vorzunehmen, ich kann das hier nicht genug betonen. Aus der Grafik des Kostendeckungsgrads des ZVV zwischen 1999 und 2019 – ich habe das nachgeschaut – können wir klar entnehmen, dass der Prozentsatz immer zwischen 57,5 – das war im Jahr 1999 – und 64,3 – das Höchste im Jahr 2007 – betragen hat. Vergleichen wir nur die Neunziger- und Nullerjahre mit den Zehnerjahren zwischen 2010 und 2019 und legen eine Tangente an diese Säulen, dann merken wir, dass der Kanton spart, auch beim ÖV. Mit unserem Antrag möchten wir bewirken, dass die ÖV-Passagiere nicht finanzielle Opfer der vermehrten ÖV-Nachfrage werden und diese anteilmässig noch stärker zu berappen haben. Stimmen Sie zu und es kommt gut.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): «Wir wollen Kostenwahrheit», hat Marcel Burlet beim Eintreten gesagt. Wir von der SVP wollen dies auch, nur machen wir auch konkrete Vorschläge und wollen das auch

besser festschreiben in diesen Grundsätzen. Wie Sie schon gehört haben, pendelte der Kostendeckungsgrad des ZVV in den letzten Jahren zwischen 60 und 62 Prozent, in früheren Jahren zwischen 57 und 64 Prozent. Was wir jetzt wollen mit diesem Antrag, ist, dass er erhöht wird. Es ist eine Zielvorgabe und diese Zielvorgabe kann auch verfehlt werden. Aber sie soll als Zielvorgabe in den Grundsätzen drinstehen, damit man wenigstens versucht, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Wir wollen nicht mehr einfach zuschauen, wie sich der Kostendeckungsgrad entwickelt, sondern wir wollen ihn beeinflussen. Wenn Sie im Budget die Leistungsgruppe 9300 anschauen, dann haben Sie unter «Wirtschaftlichkeit» drei Indikatoren: B1, Kostenunterdeckungsgrad pro Zugs- beziehungsweise Wagenkilometer. Sie haben B2, die Kostenunterdeckung des Verbundes in Millionen Franken, und Sie haben B3, die Gesamtkosten des Zugs- beziehungsweise Wagenkilometers. Wenn Sie das genau anschauen, dann haben Sie eine Kostenunterdeckung der Rechnung 2012 – in Millionen Franken – von 365 Millionen Franken. Und diese Kostenunterdeckung, der Indikator B2, entwickelt sich bis Voranschlag 2017 auf 407 Millionen Schweizer Franken Kostenunterdeckung. Diese Unterdeckung muss jemand bezahlen und das ist der Staat. Wenn Sie jetzt sagen, Ihnen ist es egal, wie hoch die Gesamtkosten pro Zugs- beziehungsweise Wagenkilometer sind, dann muss ich Ihnen entgegnen: Uns ist es nicht egal. Denn wir rechnen auch damit und wir schauen die Entwicklung auch an. Wenn die Gesamtkosten pro Zugs- beziehungsweise Wagenkilometer im Moment 12 Franken betragen, dann ist es so, dass die Kostenunterdeckung für diesen Zug- beziehungsweise Wagenkilometer 4.50 Franken ist. Das heisst, pro gefahrenen Zugs- oder Wagenkilometer im ZVV bezahlt der Steuerzahler dieses Kantons 4.50 Franken an die Kosten, und das müssen Sie sich einmal vor Augen führen. Und darum ist es wichtig, dass man den Kostendeckungsgrad auch einmal zur Diskussion stellt. Er darf kein Tabu sein und wir wollen dieses Tabu heute hier brechen und ihn auch zur Diskussion stellen.

«Wir wollen Ausbauten, wo die Nachfrage besteht», das hat Andreas Hasler in seinem Eintretensvotum gesagt. Das wollen wir auch, natürlich wollen wir das auch. Und genau das ist ein Argument gegen den Antrag von Herrn Burlet (*Marcel Burlet*). Wenn wir wirklich die Nachfrage nur dort mit Ausbauten beglücken, wo sie besteht, dann brauchen wir keine neuen. Dann sollten wir den Kostendeckungsgrad auch in den Griff bekommen.

Josef Wiederkehr von der CVP hat gesagt: «Der ÖV soll kein Fass ohne Boden sein.» Da stimmen wir zu. Darum brauchen wir die Festlegung dieses Kostendeckungsgrads in den Zielen, der vielleicht gross angesetzt ist, der vielleicht ambitiös ist. Aber Sie müssen das sehen: Ein Ziel, ein gutes Ziel – und hier sind wir unter dem Punkt «Ziele» des ZVV – ist ein ambitiöses Ziel, nicht eines, das man schon lange erreicht hat. Darum wollen wir diese 66 Prozent Kostendeckungsgrad in diese Vorlage schreiben.

Ich bitte Sie also aus finanzpolitischen Gründen, diesen Antrag zu unterstützen. Ich möchte Ihnen sagen: Auch wir finden, dass der ZVV eine gute Arbeit leistet. Und auch wir stehen hinter dem Angebot des ZVV. Nur darf man den Kostendeckungsgrad nicht tabuisieren, das heisst, wir müssen jedes Mal, wenn wir hier drinnen über Ausbauten sprechen, auch über die Kosten und die Kostendeckung sprechen. Ich danke Ihnen, wenn Sie meinen Antrag unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir lehnen beide Minderheitsanträge ab. Beim Antrag Burllet sehe ich einfach keinen Erkenntnisgewinn mit diesem Zusatz, weil keine Handlungsanweisung dabei ist. Was heisst das, man müsse die Nachfrage berücksichtigen? In welche Richtung? Was passiert wann? Man kann auch noch einen «Sardinenbüchsen-Faktor» einbauen, aber man muss wenigstens dazu sagen, was man damit beeinflussen will.

Zum Antrag Habicher: Du redest von Tabus. Also in unserer Gemeinde werden 4 Steuerprozent für den Unterhalt der Gemeindestrassen aufgewendet. Das ist doch auch ein Tabu für euch. Also wenn du schon so tust, als wäre das eine ein Riesentabu, dann solltest du dann auch beim anderen Tabu mitmachen, wenn dann meine Parlamentarische Initiative drankommt. Es sind – Regierungsrat Ernst Stocker hat es erwähnt – bereits zwei Tarifierhöhungen geplant. Das Ziel ist mit einer Kundenzufriedenheit von mindestens 76 Punkten schon recht ehrgeizig gesteckt. Für uns im Wehntal hat das neue Jahr so begonnen, wie das alte Jahr aufgehört hat, dass nämlich der Zug nach sieben wieder mal aus dem Bahnhof Niederwenigen nicht rauskommt. Die Lautsprecher begründen das noch nicht einmal. Heute Morgen ging der Lautsprecher einmal mehr. Bevor die noch etwas gesagt haben, findet bereits eine Absetzbewegung statt. Zum guten Glück war's nur eine Verspätung. Aber die Zufriedenheit und das Verständnis für eine

Tariferhöhung sind also schon nicht mehr gegeben. Das wird schwierig sein, dies am Markt durchzusetzen.

Wir haben mit dem Fahrplan ab 2016 eine Aufwandsteigerung und wir haben eine angestrebte Steigerung der Nachfrage bis 2019 um 25 Prozent. Das ist ein anspruchsvolles Ziel, das kommt nicht mit einem Schlag. Darum wird es auch nicht so einfach sein, diesen Kostendeckungsgrad so genau zu treffen. Wir teilen hier die Befürchtungen der Verantwortlichen des ZVV, dass es unter diesen Umständen schwierig ist und, wenn man die Tarife also noch stärker erhöhen müsste, der gegenteilige Effekt stattfinden würde, dass diese 25-prozentige Zunahme eben nicht realisiert wird und dann der Kostendeckungsgrad erst recht nicht erreicht wird. Aber wenn du meinst, es sei alles gut: Ich lade dich ein, so am besten jetzt in der Kälte morgens um 7.00 Uhr. Sobald der Lautsprecher geht, hast du viel Zeit, den Passagieren zu erklären, was da wieder Tolles gelaufen ist und wer dafür noch mehr Geld will. Danke.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der vorgesehene Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich ist ein ehrgeiziges Ziel, Lorenz Habicher. Es muss nicht noch zusätzlich gesteigert werden. Wenn wir den Kostendeckungsgrad in diesem Band von 62,2 bis 63,1 Prozent halten wollen, dann sind damit bereits Tariferhöhungen verbunden. Das ist ehrgeizig und muss vom Markt zuerst auch noch angenommen werden. Wir sind der Meinung, dass das angenommen werden kann. Aber Tariferhöhungen in den nächsten fünf Jahren in der Grössenordnung von 20 oder 25 Prozent, wie Robert Brunner meint – ich meine, es sei näher bei 20 Prozent – führen zu einer Umlagerung des Verkehrs auf die Strasse, und das wollen wir so nicht, das lehnen wir ab. Dass die Nachfrage bei der Tarifgestaltung berücksichtigt werden soll, ist doch eine Selbstverständlichkeit. Wir machen hier ja nicht ein Gesetz, das besonders schlank sein soll und in dem Selbstverständlichkeiten keinen Eingang finden sollen. Es sollen doch so wichtige Grössen wie eine Nachfrage im öffentlichen Verkehr – und im öffentlichen Verkehr ist die Nachfrage eben eine besonders wichtige Grösse, weil der öffentliche Verkehr mit Steuern finanziert ist – doch auch drinstehen. Wenn dann die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs sehr, sehr stark steigt, dann heisst das möglicherweise dann auch, dass zu viel Steuergelder in den öffentlichen Verkehr gepumpt werden, respektive, anders ausgedrückt, dass die

Möglichkeit besteht, die Tarife etwas weiter zu erhöhen, als zunächst vorgesehen wurde. Also wenn die Nachfrage sehr stark steigt, dann heisst das eben auch, dass der Kunde eventuell auch etwas mehr bezahlen würde für den öffentlichen Verkehr. Dann gleicht sich das ja auch wieder aus in diesem Sinne. Also eine Selbstverständlichkeit, wenn sie so wichtig ist wie dieses Thema, soll eben auch in der Strategie drinstehen unter dem Titel «Ziele». Deshalb stimmen wir diesem Minderheitsantrag zu.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Auch ich spreche zu beiden Minderheitsanträgen, die den Kostendeckungsgrad betreffen. Diese beiden Minderheitsanträge sind abzulehnen. Grundsätzlich soll sich der ZVV nicht noch stärker auf eine öffentliche Finanzierung abstützen müssen, sondern der Kostendeckungsgrad soll sich verbessern. Jedoch darf dies auf keinen Fall mittels eines Kahlschlags bei den Leistungen geschehen und ebenso wenig mittels unvernünftiger Erhöhung der Billettpreise. Dies würde jedoch bei einer Annahme des Minderheitsantrags von Lorenz Habicher drohen. Im Vordergrund soll eine Steigerung der Effizienz und der Effektivität stehen, wo möglich mit einer zeitlichen Glättung der Nachfrage mittels Anreizen, die Stosszeiten zu meiden. Die von der Regierung vorgeschlagene Fassung trägt diesem Aspekt genügend Rechnung, weshalb wir an dieser festhalten und beide Minderheitsanträge ablehnen werden.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die Kostenunterdeckung ist ein absoluter Frankenbetrag und betrug in den Jahren 2010 und 2012 zwischen 352 und 365 Millionen Franken, also die berühmte 1 Million Franken pro Tag. Für 2013 sind knapp 372 Millionen Franken budgetiert, für die Jahre 2014 bis 2019 sind es dann knapp zwischen 370 und etwas über happige 430 Millionen Franken. Das ist der Basisantrag des Verkehrsrates des ZVV und der Regierung. Die Kostenunterdeckung soll sich in etwa mit der erwarteten Wirtschaftsentwicklung des Kantons, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln. Prognostiziert werden 1,5 bis 1,7 Prozent Plus pro Jahr. Das sind plus 5 bis 7 Millionen Franken im Jahr. Das ist die Ausgangslage.

Kollege Marcel Burlet und die SP wollen nun die Entwicklung der Kostenunterdeckung noch zusätzlich an die Nachfrageentwicklung koppeln. Diese wird in der Strategie mit jährlich plus 3 Prozent ange-

geben, also ungefähr doppelt so viel wie die erwartete BIP-Steigerung. In anderen Worten: Die Kostenunterdeckung soll also locker mit jährlichen Zusatzraten zwischen 10 und 14 Millionen Franken auf die Grössenordnung von 480 Millionen Franken bis ins Jahr 2019 explodieren. Für mich persönlich ist es ganz klar nachvollziehbar, worauf nämlich dieser Antrag loszieht: Dieser Antrag wie auch die zugrunde liegende Denkweise, dass der Staat möglichst hohe Defizite fördert und fordert und diese dann mit Steuergeldern stoppt, ist abzulehnen.

Der SVP-Minderheitsantrag zielt moderat in die andere Richtung und ich bin erfreut, dass dieser Antrag gestellt worden ist. Wir haben ja in der KEVU längst auch über dieses ganze Thema «Kostendeckungsgrad» debattieren können. Die Kostenunterdeckung quasi einfrieren unter dem Motto «Einige Hundert Franken pro Tag sind genug», mit der logischen Schlussfolgerung, dass der Kostendeckungsgrad über die Zeit um circa 4 Prozentpunkte steigt. Die ÖV-Subventionsmaschinerie ist immer noch auf hohen Touren, wird aber erstmalig etwas gebremst. Wie dies erreicht wird, bleibt den Verantwortlichen des ZVV und der Regierung offen. Es wird ja wohl eine Kombination von höheren Preiserhöhungen und Kostensenkungen sein. Eigentlich sympathisch, wenn man das Verursacherprinzip hochhält und ein klares Signal an die ÖV-Kundschaft aussenden will, dass der weitere Ausbau des täglichen Angebotes nicht gratis zu haben ist. Auch wenn die Chance heute wohl nicht wahrgenommen wird, ist der Trost derjenige, dass wir in zwei Jahren wieder darüber diskutieren können. Der Kostendeckungsgrad, das haben wir gehört, sei konstant über die letzten zehn oder sogar mehr Jahre. Das ist eben die Subventionsdroge, an die wir uns offensichtlich gewöhnt haben und mit der die Mehrheit des Kantonsrates weiter leben will.

Die FDP-Fraktion wird diesen Minderheitsantrag ebenfalls ablehnen, was aber ausdrücklich nicht meiner persönlichen Meinung entspricht.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir lehnen auch beide Minderheitsanträge ab. Insbesondere der zweite Satz des Antrags der SVP hätte unrealistische Tarifaufschläge in gigantischer Höhe auf die bereits geplanten Erhöhungen zur Folge. Es wurden mit Erfolg schon bisher grosse Anstrengungen unternommen, die Kostenunterdeckung tief zu halten und durch die Tarife aufzufangen. Es ist uns nicht egal, wenn mit diesem Minderheitsantrag ein gut austariertes System ein-

fach so leichtsinnig gefährdet und mit weitreichenden Konsequenzen geschädigt würde.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Nur eine kleine Korrektur zu Andreas Hasler: Nirgends in der Vorlage ist der Kostendeckungsgrad festgeschrieben. Wir diskutieren heute das erste Mal über den Kostendeckungsgrad. Wir haben eine Kostenunterdeckung, die festgeschrieben ist in einem absoluten Millionenbetrag, und über diese haben wir schon öfters diskutiert, über den Kostendeckungsgrad nicht. Zum Zweiten muss ich sagen: Wir von der SVP hören natürlich auch in die Gemeinden, wenn diese budgetieren. Und jedes Mal in der Budgetphase in den Gemeinden ist auch der Beitrag an den ZVV eine Diskussion wert. Denn nicht nur die Sozialausgaben steigen, sondern auch die Beiträge an den ZVV. Und genau darum ist es an uns hier im Kantonsrat, zu bremsen. Denn wir sind diejenigen, die die Kostenexplosion verursachen, und wir sind diejenigen, die danach nur 50 Prozent der Kostenunterdeckung bezahlen. Die anderen 50 Prozent kommen von den Gemeinden und das schieben Sie hier ganz nonchalant auf die Gemeinden ab. Darum ist mein Antrag eigentlich klar: Behalten wir die jährliche Kostenunterdeckung möglichst konstant, dann wissen auch die Gemeinden, womit sie rechnen dürfen. Und schauen wir doch als Ziel einmal, dass wir den Kostendeckungsgrad erhöhen können. Natürlich ist es ambitiös, 66 Prozent zu erreichen. Wenn es aber nicht erreicht wird, dann ist es ein Ziel, damit wir es wenigstens versuchen. Ich danke Ihnen also, wenn Sie meinen Antrag unterstützen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich bitte Sie, beide Minderheitsanträge abzulehnen. Ich denke, die Kostenunterdeckung im Rahmen des BIP zu halten und damit zu koppeln, ist eine gute, angemessene Grösse und ein gutes Vorgehen. Betreffend den Kostendeckungsgrad und die Mittel, von denen jetzt immer wieder gesprochen wird, möchte ich schon auch noch die andere Seite beleuchten. Lorenz Habicher hat es gesagt, die Hälfte der Kostenunterdeckung zahlen die Städte und Gemeinden. Ich habe aber eine andere Wahrnehmung als er. Denn diese Kosten werden in den Gemeinden eher selten diskutiert. Ich habe beispielsweise beim Budget der Stadt Zürich nicht seitenlang gehört, dass man über die Kostenunterdeckung des ZVV diskutiert hat. Ich stelle eher das Gegenteil fest, dass die Gemeinden Wünsche haben,

viele Wünsche, die dann nicht erfüllt werden können, weil der Kostendeckungsgrad auf diesen Linien nicht stimmt. Deshalb denke ich, dass das die richtigen Grössen sind, so wie das heute vorgesehen ist. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen.

Abstimmungen

Der Minderheitsantrag von Marcel Burlet wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 115 : 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Kommissionsantrag zu.

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 116 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Kommissionsantrag zu.

lit. e)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und Infrastruktur

a) S-Bahn

Minderheitsantrag Roland Munz, Marcel Burlet, Ruedi Lais:

Alle Bahnhöfe auf Zürcher Stadtgebiet liegen in der Regel im Angebotsbereich (§ 13 Angebotsverordnung).

Abgestimmt ...

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Eine Minderheit Munz, Seite 2, beantragt Ihnen, alle Bahnhöfe auf Zürcher Stadtgebiet in den Angebotsbereich 3 der Angebotsverordnung einzuteilen. Dies bedeutet, dass für alle diese Bahnhöfe mindestens der Viertelstundentakt gilt. Die Stadt Zürich zählt 23 Bahnhöfe. Die frühere Unterscheidung zwischen Bahnhof, Station und Haltestelle ist im Zeitalter der hauptsächlich unbedienten Haltepunkte obsolet. Eigentlich würde dieser Antrag dem Wortlaut

nach für alle diese 23 gelten, also auch für die Sihltal–Zürich–Üetlibergbahn, und hier vor allem für die S4 auf den Üetliberg. Gemeint sind aber ganz klar vor allem die Bahnhöfe Wipkingen, Seebach und Zürich-Affoltern. Diese sind bezüglich der S-Bahn nicht im Viertelstundenbereich. Mit den bis dann, 2019, verfügbaren Kapazitäten kann dieses Anliegen gemäss ZVV nicht erfüllt werden. Die Angebotsverordnung gilt, rechtlich unabhängig vom Verkehrsmittel. Alle drei Bahnhöfe, Wipkingen, Seebach und Zürich-Affoltern, erreichen die Vorgabe des Viertelstundentaktes problemlos mit den Tram- und Buslinien der VBZ.

Der Antrag hat nach mehrheitlicher Ansicht der KEVU keine Realisierungschance, ist somit rein deklamatorisch-pragmatisch und wird deshalb abgelehnt.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Ich begründe Ihnen den Minderheitsantrag, in der KEVU gestellt von Roland Munz, dass alle Bahnhöfe auf Stadtgebiet in der Regel im Angebotsbereich 3 liegen sollen. Wie wir vom Kommissionspräsidenten gehört haben, entspricht dies dem Viertelstundentakt.

Warum hat unsere Deputation in der Verkehrskommission diesen Antrag gestellt? Nun, die Zürcher Stadtbahnhöfe erfüllen heute mit dem etablierten S-Bahnnetz eine wichtige Funktion für die Verkehrsversorgung in der Stadt Zürich. Das Tram- und Busnetz vermag längst nicht mehr den Berufsverkehr, am Wochenende teilweise auch den Freizeitverkehr, aufzufangen. Dazu benützen viele Pendlerinnen und Pendler aus dem Kantonsgebiet gerne auch die kleineren Stadtbahnhöfe, um zu ihrer Arbeit oder an ihre Schule zu gelangen. Damit können sie dem überlasteten Hauptbahnhof ausweichen und gewinnen Reisezeit. Vor diesem Hintergrund ist es uns völlig unverständlich, dass in Zusammenhang mit der Eröffnung der Durchmesserlinie, die zugegebenermassen vielen Reisenden einen Gewinn bringen wird, bei einem Quartierbahnhof massive Abstriche vorgenommen werden sollen. So wird in Zürich-Wipkingen heute von drei S-Bahnlinien je im Halbstundentakt bedient, was pro Stunde sechs Verbindungen nach Oerlikon oder zum Hauptbahnhof ermöglicht. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie soll neu nur noch eine Linie im Halbstundentakt halten, was einen Angebotsabbau um zwei Drittel bedeutet. Im Quartier war man sich der Veränderungen mit der Durchmesserlinie schon seit Jahren bewusst und hat auch wiederholt mit parlamentarischen

Vorstössen im Zürcher Gemeinderat, aber auch in diesem Hause, die Exekutiven darauf aufmerksam gemacht. Ausserdem gab es auch eine Petition aus dem Quartier, welche einen Viertelstundentakt beim Bahnhof Wipkingen forderte, sowie verschiedene Gespräche mit den Verantwortlichen. Wenn Sie die Antwort auf die Anfrage (300/2013) unserer Ratskollegin Judith Stofer analysieren, so sehen Sie, dass Wipkingen von seinen Fahrgastfrequenzen her mehr als eine beschauliche Haltestelle ist. Mit 5500 Fahrgästen pro Tag liegt diese Station im ersten Viertel des ZVV-Gebietes und in der Grössenordnung von Männedorf, Bassersdorf oder Glattbrugg. Der Bahnhof Wipkingen hat nicht nur für die Quartierbevölkerung eine Bedeutung, sondern für viele Pendler sowie Berufsschüler und Ausgehende mit Ziel im Raum Escher-Wyss-Platz und Zürich West.

Im vergangenen Sommer hat das Quartier nun definitiv erfahren müssen, dass alle Anstrengungen aus dem Quartier und seiner Parlamentarierinnen und Parlamentarier nicht gefruchtet haben und es beim geplanten Halbstundentakt bleibt. Anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung im Quartier gingen die Wogen hoch und die anwesenden Vertreter von Stadt, ZVV und SBB hatten einen schweren Stand. Die Hunderten Besucher konnten mit den von der Stadt angebotenen Alternativen mit dem Busnetz wenig anfangen. Dieses fährt heute schon am Limit und bleibt zudem zu oft im Stossverkehr stecken. Eine Verbesserung der S-Bahn-Bedienung wurde den Anwesenden für das Jahr 2030 in Aussicht gestellt. So lange wollen wir nicht warten. Wir können es einfach nicht glauben, dass in kürzerer Zeit keine Alternative möglich sein soll. Wichtig ist dem Quartier vor allem eine Verbindung zum Hauptbahnhof oder nach Oerlikon zu haben. Von dort aus gibt es ja die verschiedensten Optionen. Es gibt unseres Erachtens also verschiedene Möglichkeiten, zum Beispiel auch mit dem Halt eines Interregio-Zugs.

Unser Antrag bezieht sich aber nicht nur auf Wipkingen, auch andere Stadtbahnhöfe würden von dieser neuen Zielsetzung gemäss unserem Antrag profitieren. Sie alle erfüllen eine wichtige Funktion im dicht besiedelten Gebiet. Und gerade, wenn wir an Affoltern und Seebach – vor allem an Affoltern – denken, sehen wir auch das grosse Wachstum dieses Quartiers. Sie entlasten Tram und Bus, Tram und Bus sind in der Stadt Zürich vielerorts am Anschlag. Wir bitten Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Zuallererst lege ich meine Interessenbindungen offen: Ich bin Wipkingerin und ich bin Mitglied im Vorstand des Quartiervereins Wipkingen.

Heute gehört der Bahnhof Wipkingen bezüglich Fahrgastaufkommens zu den 40 wichtigsten Bahnhöfen im Kanton Zürich. Dank den S-Bahnen 2, 8 und 14 ist Wipkingen bahnmässig gut erschlossen. Wipkingen hat direkte Verbindungen nach Oerlikon, Wallisellen, Effretikon, Winterthur, Uster, Wetzikon, Hinwil, Thalwil, Horgen, Pfäffikon, an den Flughafen und an den Hauptbahnhof. Viele Wipkingerinnen und Wipkinger pendeln darum mit der S-Bahn an den Arbeitsort auf dem Land, in Winterthur, in Thalwil, in Uster und am Flughafen. Sie steigen auch in die S-Bahn, um in Oerlikon auf dem Markt einzukaufen oder in Winterthur eines der vielen spannenden Museen zu besuchen. Umgekehrt pendeln viele Arbeitnehmende über den Bahnhof Wipkingen in die Stadt Zürich. Mit der Eröffnung der 2,5 Milliarden teuren Durchmesserlinie im Juli 2014 verliert der Bahnhof Wipkingen die S-Bahnen 2, 8 und 14. Viel stossender aber ist: Wipkingen verliert als einziger Bahnhof im Kanton Zürich den Viertelstundentakt. Wipkingen erhält einzig die S24, die im Halbstundentakt direkt nach Oerlikon und an den Hauptbahnhof Zürich fährt. In Oerlikon und im Hauptbahnhof Zürich ist dann jeweils Endstation. Die Umsteigezeiten für die Weiterfahrt in Oerlikon und im Hauptbahnhof Zürich sind absolut nicht kundenfreundlich. Entweder sind sie zu kurz oder viel zu lang. Gemäss den ZVV-Verantwortlichen ist eine kurz- und mittelfristige Verbesserung nicht in Sicht. Der Stadtbahnhof Wipkingen soll mit der Eröffnung der Durchmesserlinie in einen 15-jährigen Dornröschenschlaf versetzt werden. Es ist absolut absurd und unverständlich, einen gut funktionierenden, vielfrequenzierten und sehr beliebten Stadtbahnhof bis ins Jahr 2030 auf Eis zu legen und ins verkehrsmässige Niemandsland zu verbannen.

Der Minderheitsantrag von Roland Munz bietet minime mittelfristige Abhilfe. Damit bleibt Wipkingen auf der Traktandenliste. Die Fraktion der Grünen, der Alternativen Liste und der CSP wird darum den Minderheitsantrag Munz unterstützen. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Munz ebenfalls zu unterstützen. Besten Dank.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der Angebotsbereich 3 der Angebotsverordnung erzwingt, wie bereits mehrmals erwähnt, einen 15-Minutentakt. Eine derartige Vorschrift für alle S-Bahnstationen im

Stadtzürcher Gebiet erscheint unnötig und übertrieben. Eine Sonderregelung für die Stadt Zürich ist allein schon aus Fairnessüberlegungen gegenüber den andern Gemeinden im Kanton unangebracht. Das Angebot soll nicht auf den Druck der politischen Gemeinden ausgerichtet sein, sondern auf die Nachfrage. Zudem könnte der Minderheitsantrag langfristig auch zu einem Bumerang werden. Die geforderte hohe Taktfrequenz könnte nämlich auch zu einem Fallkriterium werden, wenn dereinst neue S-Bahnstationen auf dem Stadtgebiet zur Diskussion stehen würden. Dieser Antrag geht somit zu weit und wird von der Fraktionsmehrheit abgelehnt.

Aber wir erwarten, dass sich das Angebot an den Kundenbedürfnissen orientiert. So sorgt sich beispielsweise das Quartier Wipkingen um seine Anschlussmöglichkeiten, wie wir schon gehört haben. Wegen der Durchmesserlinie wird der Bahnhof Wipkingen in Zukunft seltener frequentiert. Der ZVV sei somit dazu angehalten, dort Alternativen zu prüfen, um in Stosszeiten die Pendlermassen bewältigen zu können. Dabei soll aber nicht allein auf die Bahn abgestützt werden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche hier ausschliesslich zum Minderheitsantrag von Roland Munz, den die SVP-Fraktion geschlossen ablehnt. Die Idee wäre ja noch wünschenswert. Eine Unterstützung kommt aber nicht infrage, weil der ZVV klar dargelegt hat, dass es nicht realisierbar ist, in diesem Zeitraum alle Bahnhöfe im Zürcher Stadtgebiet in den Angebotsbereich 3 zu legen. Sie sehen also, es ist nicht nur so, dass man einen Wunsch nicht erfüllen kann, sondern man kann es nicht realisieren. Wir können die Schienen nicht legen, wir können die Bahnhöfe nicht bauen und wir können die S-Bahn nicht umlegen, damit es nur für Wipkingen passt. Sie müssen sich auch ein bisschen mit Ihren Voten zurückhalten – und da komme ich auf Frau Stofer (*Judith Anna Stofer*) zu sprechen –, weil sich vor gut zehn Jahren das Quartier Wipkingen gegen einen Ausbau des Bahnhofs Wipkingen gewehrt hat. Es wollte keinen weiteren Ausbau. Man hat sich auch gegen die Überdeckung des Eisenbahneinschnittes Wipkingen gewehrt. Und jetzt, zehn Jahre später, kommen Sie und wollen mehr. Sie müssen sich also schon selbst an der Nase nehmen. Hätten Sie sich damals nicht so vehement gegen einen Ausbau gewehrt, dann wären Sie heute vielleicht im Genuss, dass es bleibt, wie es ist. Übrigens können die Leute aus dem Quartier Wipkingen sehr wohl zum Bahnhof Hardbrücke fahren – sie haben ein sehr gutes

VBZ-Angebot zum Bahnhof Hardbrücke – und diese ist sehr gut erschlossen. Dort haben Sie alle Angebote und S-Bahnen, die Sie sich nur wünschen können. Ich bitte Sie also, hier Augenmass zu halten und diesem Wunsch nicht nachzukommen. Er würde uns schon sehr teuer zu stehen kommen. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Nur eine kleine Ergänzung. Wenn Mitglieder unserer Fraktion diesen Antrag unterstützen, dann bezieht sich das ausschliesslich auf Wipkingen. Wir haben die SP-Deputation gebeten, das ein bisschen schlauer zu formulieren, sie hat es unterlassen. Aber ich möchte hier betonen: Es geht hier nur um Wipkingen, zumindest was unsere Fraktion betrifft.

Regierungsrat Ernst Stocker: So schnell geht es! Zuerst reden alle von den Kosten und dem Kostendeckungsgrad und «kein Fass ohne Boden» und dann redet man schon vom verkehrstechnischen Niemandsland, Frau Stofer (*Judith Anna Stofer*). Ich bin der Meinung, dass die Stadt Zürich ein gutes, nein, ein sehr gutes Verkehrsangebot hat, trotz der Zukunft von Wipkingen. Aber es geht eigentlich gar nicht ums Geld, es wurde gesagt. Er ist technisch nicht machbar, dieser Viertelstundentakt. Wir können es zwar reinschreiben, aber ich fände es unklug, weil es nichts bringen wird. Aber ich verstehe auch, dass Sie sich für Ihre Bevölkerung wehren. Ich bitte den Rat, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Roland Munz wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 116 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Kommissionsantrag zu.

Ratspräsident Bruno Walliser: Bevor ich hier die Pause einschalte, mache ich Sie darauf aufmerksam, dass wir die heutigen Traktanden 4 und 5 ganz bestimmt fertig beraten werden, egal, wie lange das geht.

Die Beratung der Vorlage 5005a wird unterbrochen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Bevor ich Sie nun endgültig in die Pause schicken darf, hat die FDP-Fraktion noch eine Fraktionserklärung zum Thema «Familienergänzungen».

Fraktionserklärung der FDP zur familienergänzenden Betreuung

Beatrix Frey (FDP, Meilen): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der FDP zum Thema «Verpasste Chancen bei der familienergänzenden Betreuung», lieber Herr Präsident.

Der Kantonsrat hat am 28. Oktober 2013 ohne Gegenstimme ein dringliches Postulat der FDP und SVP überwiesen, mit dem die Lockerung der Bewilligungsvoraussetzungen für Kinderbetreuungseinrichtungen gefordert wird.

Letzte Woche hat der Regierungsrat eine Änderung der massgebenden Verordnung über die Bewilligung im Bereich der ausserfamiliären Betreuung genehmigt. Wer nun gehofft hatte, dass die Regierung das Anliegen des Kantonsrates rasch und entschlossen umsetzt, sah sich enttäuscht. Angepasst wurden lediglich Vollzugsbestimmungen zur eidgenössischen Pflegekinderverordnung PAVO beziehungsweise zur Meldepflicht von Dienstleistungen in der Familienpflege. Die vom Kantonsrat beanstandeten Bewilligungsvoraussetzungen werden in der überarbeiteten Verordnung im Gegenteil noch einmal explizit bekräftigt und ebenso die Absicht, zusätzliche Bewilligungsanforderungen zu stellen, die über die PAVO hinausgehen. Im Antrag zum Postulat hatte die Regierung noch versprochen, prüfen zu wollen, welche Angebote im Rahmen des bundesrechtlichen Handlungsspielraums künftig bewilligungspflichtig sein sollen. Mehr als ein Lippenbekenntnis war das offenbar nicht, denn der Handlungsspielraum besteht, der Wille scheinbar nicht. Es ist Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass das Kindeswohl nicht gefährdet ist. Es ist hingegen nicht Aufgabe des Staates, allen Kindern ein passendes Frühförderprogramm zu verordnen. Die bestehenden Krippen- und Hortrichtlinien schiessen klar über das Ziel hinaus. Sie führen einerseits dazu, dass niederschwellige Betreuungsangebote unnötig verteuert werden. Zudem verursachen die Bewilligungs- und Aufsichtstätigkeit namentlich bei kleinen Organisationen einen unverhältnismässig hohen bürokratischen Aufwand. Und nicht selten werden bedürfnisgerechte Angebote dadurch gar verunmöglicht und ein sinnvoller Beitrag an die bestehende Vereinbarkeit von Familie und Beruf verhindert.

Die Bildungsdirektion hat bei der Verordnungsänderung nicht nur eine Chance verpasst, übertriebene bürokratische Hürden abzubauen, sondern eine Chance vertan, ein bedarfsgerechtes und bezahlbares familienergänzendes Betreuungsangebot ohne Erhöhung der Staatsausgaben zu fördern. Das ist aus Sicht der FDP sehr bedauerlich.

Die Beratung der Vorlage 5005a wird fortgesetzt.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Beat Huber (in Vertretung von Christian Lucek), Konrad Langhart, Orlando Wyss:

Der Abschnitt «Für die Region Winterthur ... der Stadt.» wird gestrichen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Die Mehrheit der KEVU beantragt Ihnen in diesem Abschnitt als Ergänzung zur Regierungsvorlage, dem Raum Winterthur spezielles Gewicht zu geben. Der Hintergrund dieser Änderung ist die Tatsache, dass die Erschliessung der Agglomeration Winterthur durch die S-Bahn stark verbesserungsfähig ist und dass die dafür nötigen Konzepte und Planungen noch nicht soweit gediehen sind, dass sie in die aktuelle Richtplan-Revision, die wir im März 2014 debattieren werden, einfliessen konnten. Die KEVU hat sich mehrheitlich entschieden, diese planerischen Pendenzen in der Strategie mit einer klaren Zielformulierung festzuhalten. Fahrpläne sollen verdichtet, Stationen überprüft und, wo nötig, ausgebaut sowie eine Entlastung des Bahnhofs Winterthur durch Umsteigemöglichkeiten in den Aussenquartieren angestrebt werden.

Eine Minderheit Habicher der KEVU, Seite 3 oben, hält eine spezielle Erwähnung dieser planerischen Hausaufgaben für den ZVV für nicht notwendig oder nicht angebracht. Sie will am Text der Regierungsvorlage festhalten. Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag zu unterstützen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Winterthur ist in einer speziellen Lage, auch finanzpolitisch, wie wir alle wissen. Dass man aber für Win-

terthur in den Grundsätzen einen eigenen Abschnitt «Region Winterthur und Stadt» schafft, ist nicht nötig. Natürlich ist es ein Wunsch von Winterthur, dass man speziell erwähnt wird, und auch der Stadtrat konnte in der Kommission vorsprechen. Nur, wenn Sie die durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Werktag anschauen, dann sieht es bei Winterthur nicht unbedingt gut aus. Wenn man nach dem Hauptbahnhof Winterthur, wenn man ihn so nennen möchte, schaut, kommt irgendwann der Bahnhof Seen mit 3354 Fahrgästen pro Werktag. Dann haben wir Grüze mit 2855 und dann geht es rapide abwärts mit Wallrüti, 1352, und Töss mit 785 Fahrgästen pro Werktag, nicht pro Stunde, pro Werktag. Dann haben wir Winterthur-Wülflingen mit 564 und Winterthur-Hegi mit 408 Fahrgästen pro Werktag, also Montag bis Freitag, und das im Fahrplanjahr 2012. Sie sehen, Winterthur ist wirklich noch Entwicklungsgebiet, aber Winterthur braucht keinen eigenen Abschnitt in den Grundsätzen. Sie tun hier etwas, das Sie besser lassen sollten, vor allem wenn wir die Eintretensreferate beachten, in denen es heisst: «Wir wollen Kostenwahrheit, wir wollen Ausbauen, wo die Nachfrage besteht.» Also halten Sie sich an Ihre Eintretensreferate und lehnen Sie diesen Mehrheitsantrag ab. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Es macht mir eine grosse Freude, Ihnen jetzt mitteilen zu können, dass Kantonsrat Lorenz Habicher von der SVP diesen Antrag nicht verstanden hat. Genau das Gegenteil ist der Fall. Die SP unterstützt den Text, der ja ursprünglich von den Grünen kommt, wie ihn die KEVU in die Vorlage eingebaut hat, und lehnt damit logischerweise den Minderheitsantrag der SVP ab. Im Text heisst es ja: «Für die Region Winterthur und Umgebung werden eine gezielte Verdichtung des Angebots, ein partieller Ausbau bestehender S-Bahnhaltestellen und ergänzend neue S-Bahnhaltestellen überprüft. Das Ziel ist eine Entlastung des Winterthurer Hauptbahnhofs» – Kantonsrat Habicher, gut zuhören! – «eine Entlastung des Winterthurer Hauptbahnhofs vor Umsteigebeziehungen zugunsten der S-Bahnstationen im Aussenbereich.» Das ist ja gerade der springende Punkt: Die Aussenstationen, die Aussenwarten in Winterthur, des Winterthurer Hauptbahnhofs, haben zu wenig Passagiere. Und da kann man eine Entlastung erreichen, wir wollen den Wasserkopf «Winterthurer Hauptbahnhof» entlasten, wenn man so sagen darf, ist zwar ein böses Wort. Das ist eine ganz logische Ergänzung für den

Raum Winterthur. Sie wissen es, Winterthur ist eigentlich eine ideale Velostadt und hat auch einen entsprechend höheren Anteil als die meisten anderen Städte. Aber im ÖV liegt noch manches im Argen. An vielen Kreuzungen gibt es immer noch keine konsequente Steuerung der Lichtsignale durch die Fahrzeuge der Winterthurer Verkehrsbetriebe. Ebenso bleiben die Busse wegen fehlender Extraspuren in Richtung Hauptbahnhof im Autoverkehr stecken. Darum ist dieser Antrag genau logisch. Wenn ich jetzt die Zahlen nehme, vergleichen wir doch mal den Zürcher Hauptbahnhof: An einem Werktag hat er 414'000 Passagiere und der Verkehr in Zürich ist viel besser diversifiziert. Zürich-Oerlikon entlastet zum Beispiel mit 77'000 Reisenden den Hauptbahnhof. Stadelhofen hat 76'000, die Hardbrücke 47'000 und Altstetten hat 38'000. All diese Umsteigebeziehungen entlasten den Zürcher Hauptbahnhof. Jetzt komme ich zu Winterthur. Der Hauptbahnhof wird von knapp 100'000 Reisenden frequentiert. Wir haben die Zahlen gehört, Kantonsrat Habicher hat sie richtig genannt. Der S-Bahnhof Oberwinterthur entlastet den Hauptbahnhof Winterthur nur um 5300 Reisende, Winterthur-Seen bringt es auf 3400 und Winterthur-Grüze auf magere 2800, das ist nicht mal ein gut frequentierter Landbahnhof im vierten Agglo-Gürtel. Also von daher zeigen diese Zahlen ganz deutlich das Entwicklungspotenzial der Winterthurer Stadtbahnhöfe. Es ist ein langfristiger Antrag. Lehnen Sie daher den Minderheitsantrag der SVP ab und stimmen Sie der Kommissionsmehrheit zu.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Bevölkerung der Stadt Winterthur ist in den letzten zehn Jahren um knapp 13 Prozent gewachsen und auch in den kommenden Jahren ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Speziell die Zahl der Pendler nimmt fortwährend zu, weshalb ein klarer Handlungsbedarf besteht. Schon jetzt gibt es Engpässe und Problemstellen, die beizeiten behoben werden sollen. Wir unterstützen deshalb den Mehrheitsantrag der KEVU und lehnen den Minderheitsantrag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Lorenz Habicher, Richtplanung ist im besten Fall vorausschauend und im schlechtesten Fall – und das ist das, was du beabsichtigst –, im schlechtesten Fall Reparaturwerkstätte. Und es ist dasselbe wie beim Schuhverkäufer, der auf eine Insel kommt und zurückkabelt: «Die laufen alle barfuss, hier kann ich

nichts verkaufen.» Nein, dort, wo die Leute barfuss sind, ist das grösste Potenzial. Du taugst vielleicht zur Reparatur von Flugzeugen, aber Schuhe verkaufen lassen würde ich dich nicht.

Der Richtplan sieht für die Stadt Winterthur zwei Zentrumsgebiete vor, Winterthur-Zentrum und Oberwinterthur-Grüze. Im Zentrumsgebiet Oberwinterthur-Grüze haben wir vier Bahnlinien nach Sankt Gallen, Frauenfeld, Stein am Rhein und ins Tösstal. Als weiteres Merkmal des öffentlichen Verkehrs haben wir einen mehr oder weniger sternförmigen Busverkehr. Praktisch alles geht zum Hauptbahnhof und von dort wieder in die Peripherie. Das heutige Busnetz ist sicher die vernünftige Lösung für die Feinerschliessung der Stadt und der angrenzenden Gemeinden. Mit der vierten Teilergänzung und dem Ausbau des Hauptbahnhofs ergeben sich noch einmal Verbesserungen. Da und dort kann der Bus noch besser priorisiert werden. Darüber hinaus stösst das Ganze aber je länger, desto mehr an seine Grenzen. Wir sehen das daran, dass es heute in Winterthur mehr Problemstellen mit Busbehinderungen gibt als in der Stadt Zürich. Gleichzeitig haben wir im Richtplan einen Lindbergtunnel, bei dem auch schon seit dem Richtplan 95 steht, dass die Linienführung zu überprüfen sei. Das ist für die Gemeinde Seuzach so unbefriedigend. Stadtrat Gfeller (*Matthias Gfeller*) hat uns in der KEVU eine Studie vorgestellt, die zeigt, wie mit einer gezielten Verdichtung des Angebotes und einer Aufwertung von Stadtbahnhöfen und allenfalls auch neuen Perronkanten, analog Bahnhof Wankdorf in Bern, das ÖV-Angebot mit relativ geringen Investitionen ausgebaut werden kann. Gleichzeitig könnte der Winterthurer Hauptbahnhof durch dieses Zentrumsgebiet entlastet werden. Es geht hier auch darum, wie die nötigen Minuten eingespart werden können, zum Beispiel, da gibt es Möglichkeiten: Wieso soll man für viele Millionen Rätterschen ausbauen, das man auch mit einem Bus erschliessen kann? Stattdessen könnte man dieses Geld in Grüze, in Hegi, in Oberwinterthur einsetzen, wo es viel mehr Leuten zugutekommt.

Es ist mehr als offensichtlich, dass die Planer der SBB und des ZVV auf der einen Seite und die Stadt Winterthur und die Regionalplanungsgruppe Winterthur und Umgebung andererseits ganz unterschiedliche Vorstellungen haben, wie das weitergehen soll. Bei der Beratung des Richtplans wurde uns das Hohelied des Gegenstromprinzips vorgetragen. Es entspricht aber nicht diesem Gegenstromprinzip, wenn man den RWU einfach vom ZVV und den SBB auflau-

fen lässt. Es hätte die Beratung des Richtplans gesprengt, wenn wir dieses Thema auch noch vertieft hätten. Mit dieser Formulierung in der ZVV-Strategie geben wir aber den Auftrag, dass hier zusammen mit dem RWU dieses Gegenstromprinzip umgesetzt wird. Wir sind da ergebnisoffen, aber das Argument, es gehe nicht, weil es halt nicht geht, das geht nicht.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich möchte daran erinnern, wir sind hier bei den Stossrichtungen und es geht darum, die Stadt und die Region Winterthur hier im Text aufzunehmen. Damit ist überhaupt noch nichts gebaut. Wir wollen einfach, dass der ZVV hier wirklich kein Denk- und Planungsverbot kriegt, sondern offensiv planen kann. Es ist eine Region, die am Wachsen ist, das haben wir in den anderen Voten gehört. Wir wollen hier vorwärtsmachen und glauben, dass Winterthur einen Platz hier in der Strategie verdient. Da gibt es Verbesserungen, da gibt es möglicherweise dann auch einen Ausbau, über den wir bei Gelegenheit in diesem Rat diskutieren können.

Regierungsrat Ernst Stocker: Es ist noch nicht lange her, da haben Sie gesagt, der ZVV und die Fachleute des ZVV wissen, wovon sie reden, und entwickeln den öffentlichen Verkehr in diesem Kanton hervorragend. Mit diesem Mehrheitsantrag der KEVU wollen Sie jetzt aber etwas, das Regierungsrat und ZVV nicht unterstützen. Wir wollen nicht, dass man jetzt genau in Winterthur etwas fordert, an dem wir arbeiten. Aber es ist falsch, dies jetzt hier zu erwähnen und quasi eine Extrawurst dem armen Winterthur auf den Tisch zu legen. Es ist die falsche Stossrichtung, es gehört nicht in diese Strategie. Wir arbeiten im Projekt 2G an der Weiterentwicklung von Winterthur und wie die Ströme dort laufen. Es ist aber auch von den SBB abhängig, was mit FABI passiert. Und all dies ist wichtig und spielt eine grosse Rolle. Wir sagen nicht, wir wollten in Winterthur keine Verbesserungen, aber wir finden es falsch, dass man hier jetzt einen Mehrheitsantrag unterstützt, der etwas verlangt, das noch in den Sternen steht. Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Sie haben den Regierungsrat gehört und Sie sollten auch auf die Finanzlage Winterthurs ein bisschen ein Augenmerk haben. Denn wenn Sie Ihre

hochfliegenden Ziele umsetzen, dann heisst das: Winterthur muss mehr Geld für den ZVV aufwenden, sehr viel mehr Geld, und Winterthur wird nachher dieses Geld irgendwo einsparen müssen. Dann frage ich Sie auf links-grüner Seite: Wo sollen dann die Einsparungen stattfinden, wenn Sie den ÖV entsprechend ausbauen und dieses Defizit Winterthur sozusagen aufs Auge drücken?

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Ja, Lorenz Habicher, es ist doch schon erstaunlich, dass ihr von eurer Seite dort, wo eine Nachfrage besteht, wo eine klare Überlastung des Bahnhofs zu verzeichnen ist – bereits heute, geschweige denn in Zukunft –, dass ihr euch genau dort gegen entsprechende Planungsmassnahmen wehrt. Das ist schon sehr erstaunlich. Dies vor allem auch darum – das ist wahrscheinlich bekannt –, weil das Winterthurer Strassennetz an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Sämtliche Projekte, die da gewälzt werden im Bereich Strassenbau, haben einen Zeithorizont von irgendwie 2020 oder 2030 oder 2040. Also da werden wir in den nächsten Jahren gar nichts bewegen können. Wenn wir erreichen wollen, dass der Verkehr wieder fliesst in Winterthur, dann gibt es nichts anderes, als den ÖV zu stärken. Den ÖV zu stärken – darauf wurde hingewiesen – heisst, die Busbevorzugung konsequent durchzusetzen, das heisst aber auch, das Potenzial der S-Bahn auszunützen. Darum geht es hier, dass man sich vonseiten der Bürgerlichen dagegen wehrt, dass der Gewerbeverkehr wieder fliessen kann, ist doch etwas erstaunlich.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich sehe mich ein wenig herausgefordert durch meinen städtischen Kollegen, Herrn Martin Geilinger. Ich höre immer wieder «Bevorzugung von Stadtbussen». Tatsache ist, dass Stadtbusse sich selbst behindern. Das ist das primäre Problem, dass Stadtbusse berechtigt sind. Sie können sich auf jede Verzweigung hin anmelden, aber warum müssen innerhalb von 15 Sekunden drei verschiedene Busse dieselbe Haltestelle anfahren? Und wenn Sie mir das nicht glauben, mache ich mit Ihnen einmal eine Stadtführung, dann zeige ich Ihnen diese Knotenpunkte. Aber warum vier Busse auf der Zürcherstrasse im 15-Sekundentakt alle zusammen auf dieselbe Bushaltestelle fahren müssen, das weiss vielleicht unser Stadtvater dort oben, Herr Martin Gfeller (*gemeint ist der Winterthurer Stadtrat Matthias Gfeller, der auf der Tribüne sitzt*). Das ist das Problem. Und wenn Sie das gelöst haben, können Sie auch mal sagen, warum die

beiden prosperierendsten Stadtkreise von Winterthur, Seen und Oberwinterthur, nicht direkt miteinander verbunden sind? Warum muss alles auf die Hauptverkehrsachse und müssen dort vier bis fünf Linien wie ein Tatzelwurm hintereinander fahren? Und wenn die Stadt dieses Problem gelöst hat, würde ich mich wieder hingeben und auch in etwa Kollege Brunner (*Robert Brunner*) mal sagen: Das mit der Stadtbahn können wir nochmals in die Hände nehmen. Aber das primäre Problem sind die Stadtbusse selber, weil sie sich selber behindern, oder die Stadtregierung selber. Die grössten prosperierenden Stadtkreise sind nicht miteinander verbunden.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 113 : 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Kommissionsantrag zu.

b) Tram- und Stadtbahnen

Abs. 1

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Beat Huber (in Vertretung von Christian Lucek), Konrad Langhart, Orlando Wyss:

Die Tramverbindung Hardbrücke wird im Dezember 2017 eröffnet. Die Limmattalbahn wird ab Ende 2019 in Betrieb genommen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Ich spreche zu beiden Minderheitsanträgen unter lit. b.

Wie bereits bei der Beratung des Budgets 2014 erwähnt, steht eine Minderheit der KEVU diversen Erweiterungen des Tram- und Stadtbahnnetzes skeptisch gegenüber. Sie beantragt Ihnen mit dem Minderheitsantrag Habicher, Seite 3 Mitte, die Tramnetzergänzung in Altstetten, also das Verknüpfen der Limmattalbahn mit der heutigen Tramlinie Nummer 2 am Bahnhof Altstetten, ebenso zu streichen, wie mit dem Minderheitsantrag Habicher, Seite 3 unten, die Verlängerung der Glattalbahn von Flughafen-Fracht bis Kloten-Industrie. Hier gebe ich Ihnen auch meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Verwal-

tungsrat der Verkehrsbetriebe Glatttal und auch der einzige Privataktionär dieses ÖV-Unternehmens, das also nicht nur mit Strom und Diesel, sondern auch mit dem Herzblut des KEVU-Präsidenten fährt (*Heiterkeit*).

Zu beiden Projekten wurden die Argumente bereits in der Budgetdebatte ausgetauscht. Es sei deshalb nur daran erinnert, dass die Streichung der Tramverbindung Lindenplatz–Bahnhof Altstetten eine Änderung des Betriebskonzepts für die Limmattalbahn mindestens für die ersten zwei Betriebsjahre bedingt, in denen diese noch mit Einwegfahrzeugen «Cobra» betrieben werden muss. Aber vielleicht ergibt sich ohne Schienenverbindung am Farbhof ja auch ein neuer Einsatzort für den Hafenkram. Doch Spass beiseite: Der Rat wird sich noch mindestens zweimal, nämlich in der Debatte zum Verkehrsrichtplan und in der Debatte über die eigentlichen Objektkredite, mit allen Tram- respektive Stadtbahnerweiterungen befassen müssen.

Lassen Sie mich nun so präsidial als möglich einige Gedanken zur dringlichen Motion des Gemeinderates Zürich gegen die Tramnetzergänzung in Altstetten anfügen. Diese wurde ja nach Abschluss unserer Kommissionsarbeit und sechs Monate nach Veröffentlichung der VBZ-Tramstudie 2030 eingereicht. Gemäss Paragraphen 3 und 4 des Personenverkehrsgesetzes (PVG) ist die Verkehrsunternehmung für ein Infrastrukturprojekt zuständig. Hier sind das die VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*), eine Dienstabteilung der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich hat also ein Vetorecht gegen dieses Projekt. Der Kanton ist zuständig für seinen finanziellen Beitrag und für die Eingabe von Projekten in die Agglomerationsprogramme des Bundes. Somit hat auch der Kanton – mindestens finanziell – ein Vetorecht. Das Projekt kann nur gemeinsam beschlossen werden. Für das Projekt «Tramergänzung Altstetten» sind im Agglomerationsprogramm 2. Generation des Bundes 33 Millionen Franken eingestellt. Ebenfalls gemäss Paragraph 4 des PVG haben Infrastrukturprojekte der ZVV-Strategie zu entsprechen. Wenn der Kantonsrat also ein Projekt explizit aus der Strategie streicht, so kann es nicht weiterverfolgt werden.

Seit der Einreichung der Petition des Gewerbevereins Altstetten gegen die Tramverlegung sind Regierungsrat und Stadtrat im Gespräch über das weitere Vorgehen. Eine Annahme des Streichungsantrags wäre vermutlich gleichbedeutend mit einem Abbruchbefehl für diese Gespräche. Es bliebe noch die Aufgabe, das Projekt «Limmattalbahn» entsprechend anzupassen. Wie ich schon in der Budgetdebatte zum

analogen Antrag sagte, wird der definitive Beschluss mit der Kreditvorlage zu fällen sein. Alles andere wäre ein Verhandlungs- und Planungsstopp.

Die Mehrheit der KEVU beantragt Ihnen auch aus diesem Grund ein weiteres Mal, beide Projekte, also den Anschluss des Bahnhofs Altstetten an das Zürcher Tramnetz und die Planung der Glattalbahn Kloten, in der ZVV-Strategie zu belassen und die beiden Minderheitsanträge Habicher abzulehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche nur zum ersten Minderheitsantrag, weil beide zusammenzufassen, wie der Präsident der KEVU das getan hat, wäre ein bisschen zu lange, zu langwierig. Es geht ums Quartier Altstetten und es geht um einen Wunsch des Quartiers, dass die Tramlinie 2 so zu belassen sei, wie sie jetzt fährt. Ich möchte auch klarstellen, dass die Aussage des KEVU-Präsidenten, der Bahnhof Altstetten sei nicht ans Tramnetz angebunden, falsch ist. Denn Altstetten-Nord hat eine Tram-Anschliessung, die nachher über das Entwicklungsgebiet Zürich West in die Stadt fährt. Der Bahnhof Altstetten ist also ans Tramnetz angeschlossen. Es ist auch falsch, dass die Limmattalbahn verhindert würde, weil in meinem Antrag ganz klar der Passus, die Limmattalbahn werde mit dem Datum per Ende 2019 in Betrieb genommen, bestehen bleibt. Das heisst, mein Antrag richtet sich nicht gegen die Limmattalbahn. Sollten dadurch organisatorische Schwierigkeiten entstehen, kann man den Anschluss der Limmattalbahn am Farbhof noch rechtzeitig bewerkstelligen. Es ist also kein Problem, dies zu machen.

Es geht also im Kern nur um die Tramlinie 2, um den Erhalt der bisherigen Tramlinie 2, der Linienführung. Und darum kann ich auch sagen: Das Quartier Altstetten ist bereits erschlossen. Es braucht keine Tramnetzerweiterung oder Tramnetzergänzung in Altstetten zum heutigen Zeitpunkt. Am 23. Oktober 2013 hat der Quartierverein seine Petition mit 6342 Unterschriften eingereicht. Das ist mehr, als was es für eine kantonale Volksinitiative braucht. Und aufgrund dieser Petition wurde im Gemeinderat von SP, CVP, FDP und SVP, zusammen mit den vier EVP-Mitgliedern, eine Motion eingereicht, die Folgendes beantragt: Der Stadtrat wird beauftragt, auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verzichten. Sie sehen also, es geht um einen Verzicht der Verlegung, um einen Erhalt der bestehenden Tramlinie 2. Diese Motion wurde am 8. Januar, also nach den Be-

ratungen in der KEVU, geschlossen durch die Fraktionen unterstützt und mit 92 Ja-Stimmen aus SP, CVP, FDP, SVP, EVP, Schweizer Demokraten und AL gegenüber 12 Nein-Stimmen der GLP und bei 14 Enthaltungen der Grünen an den Stadtrat überwiesen. Sie hören jetzt also: Die Besteller, die eigentlich diese Tramergänzung bestellen sollten, die Stadt Zürich oder die VBZ, haben jetzt einen klaren Auftrag der politisch zuständigen Behörde bekommen, darauf zu verzichten. Es wäre also falsch, wenn jetzt der Kanton kommt und sagt: Machen wir es trotzdem. Es wäre eine Bevormundung der Gemeinde, wenn der Kanton nicht Rücksicht auf diese Situation nimmt und nicht diese im Gemeinderat vertretenen Politiker auch unterstützt. Ich bitte Sie also, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen, und möchte abschliessend noch eine Frage an den Regierungsrat stellen: Wie ist seine Einschätzung? Geschätzter Herr Regierungsrat, wie ist Ihre Einschätzung? Was steht nach dieser überwiesenen Motion im Zürcher Gemeinderat seitens der Regierung, seitens des ZVV an? Ist es opportun, dass der ZVV da tätig wird, oder wird der Regierungsrat dieses klare Verdikt, das in der Motion beauftragt wird beim Stadtrat, unterstützen? Ich hätte gerne gewusst, wie der Regierungsrat die Lage einschätzt, und ich danke, wenn Sie den Minderheitsantrag in dieser Sache unterstützen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Limmattalbahn und Tramergänzung Altstetten sind ein gemeinsames Projekt, das nicht auseinandergerissen werden kann. Die Limmattalbahn kann ab 2019 nur in Betrieb genommen werden, wenn die Tramergänzung Altstetten bis dann ebenfalls realisiert ist. In den ersten beiden Jahren muss die Limmattalbahn nämlich mit Fahrzeugen der VBZ betrieben werden, da das Limmattalbahn-Rollmaterial erst 2021 bereitsteht. Soll die Limmattalbahn somit 2019 eröffnet werden, ist eine Realisierung der Tramnetzergänzung Altstetten unverzichtbar. Dieser Antrag der SVP ist daher in höchstem Grade inkonsequent. Wenn Lorenz Habicher den Verzicht auf die Tramnetzergänzung Altstetten fordert, müsste er gleichzeitig nämlich auch die Verschiebung der Inbetriebnahme der Limmattalbahn um zwei Jahre fordern.

Die Grüne Fraktion kann einer solchen Verzögerung nicht zustimmen. Sie findet es wichtig und richtig, dass die Limmattalbahn, wie geplant, realisiert werden kann und somit die Verkehrssituation im Limmattal im gewünschten Masse entschärft wird.

Die Bedenken der Quartierbewohner in Altstetten müssen sicher ernst genommen werden. Der vom Stadtrat Zürich initiierte Marschhalt bei der Planung ist ein erster Schritt dazu. Ich bin mir sicher, dass schlussendlich eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Eine Streichung der Tramnetzergänzung aus der ZVV-Strategie ist aber sicher der falsche Weg dazu.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Der Effizienz halber spreche ich zu allen Ablehnungsanträgen der SVP in einem Votum. Zuerst fällt es mir natürlich leicht, die Ablehnung der Verlängerung der Glatttalbahn zu klassifizieren. Für mich ist das eine Schnapsidee. Wie kann man auch diesem Antrag zustimmen, er zeigt das wahre Gesicht der SVP punkto ÖV, auch hier: Sie wollen keine Glatttalbahnverlängerung, Sie wollen immer nur bremsen, zögern, zurückbuchstabieren, zurückstellen, nur teilfinanzieren und am Schluss dann wieder gar kein Geld sprechen und wieder streichen. Dieses Entwicklungspotenzial im Glatttal abzubremsen – wir haben es gehört –, ist inkonsequent und ist auch noch unverfroren. Diesen Bremsklotz müssen Sie verhindern. Ich hoffe auf starke Unterstützung.

Nun, beim Minderheitsantrag der SVP auf Streichung der Tramergänzung Altstetten, da liegt der Hase ein bisschen im Pfeffer, das wissen Sie. Dieser Antrag wird sich wahrscheinlich zu einem wahren Knatsch zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton entwickeln. Und da kommt mir eine afrikanische Redewendung in den Sinn, wissen Sie: Wenn – wie es so schön heisst – zwei Elefanten streiten, dann leidet das Gras. Das heisst, wenn jetzt die Stadt Zürich und der Kanton, die VBZ und der ZVV streiten, dann leidet der ÖV. Das tut mir leid, ich kann Ihnen aber vorwegnehmen: Die Mehrheit der SP-Fraktion wird den Antrag der SVP ablehnen und der Tramnetzergänzung Altstetten zustimmen. Ich glaube, es hat schon mit dem Wohnort zu tun und dem aktuellen Wahlkampf in der Stadt Zürich, ob man aus städtischer Sicht diesem Antrag zustimmen will oder ob man ihn aus kantonaler Verkehrspolitik und Optik ablehnt. Ich verweise da auf den Richtplan, wo wir wirklich grosse Pflöcke einzuschlagen versuchen. Es ist so, ich denke, die beiden Verkehrsunternehmen und die beiden Exekutiven können und sollen und müssen sich noch etwas zusammensetzen und eine gute einvernehmliche Lösung finden. Es ist so, ich weiss das: Im Quartier, im Gebiet rund um den Lindenplatz in Zürich-Altstetten gibt es Bedenken und Ängste, weil in der aktuellen

Variante vorgesehen ist – etwas ganz Gewohntes, ich weiss noch, beim Tram Schwamendingen war das auch so –, nämlich dass das Tram Nummer 2 über den Bahnhof Altstetten geführt werden soll. Ob dieser Streichungsantrag der SVP sinnvoll ist, darüber kann man streiten. Jedenfalls hat der Zürcher Gemeinderat ja kürzlich grossmehrheitlich einen Vorstoss überwiesen.

Jetzt komme ich zum gleichen Thema, zum 2er, der bisher das Quartier erschlossen hat, ohne Anbindung an den Bahnhof Altstetten. Ja, wir Verkehrspolitiker der SP sind erstaunt. Ob denn dieser Antrag der SVP gutgemeint ist oder ob es im Prinzip mit meinen ersten zwei Sätzen der SVP punkto Haltung zum ÖV korreliert. Bisher hat sich ja diese Partei, wie ich es gesagt habe, eigentlich beim ÖV immer auf die andere Seite gestellt und sich mit Ablehnungsanträgen profiliert. Aber ich lasse mich gern eines Besseren belehren, in diesem Fall Zürich-Altstetten.

Mir bleibt eigentlich nur folgender Hinweis: Gemäss Paragraphen 3 und 4 des PVG entscheiden Stadt und Kanton gemeinsam über solche Projekte. Die Stadt verfügt meines Wissens über ein Vetorecht, also wird die Sache nicht so heiss gegessen, wie sie gekocht wurde. Die Gespräche von Regierungsrat, ZVV, Stadtrat, VBZ einerseits und andererseits sind doch am Laufen. Bedeutet eine Streichung des Trams Altstetten aus der ZVV-Strategie im Klartext eine Aufforderung zum Abbruch der Gespräche? So will es eigentlich niemand und ich will das auch nicht. Und ich glaube, wir können mit gutem Grund mehrheitlich diesen Antrag der SVP ablehnen – im Sinne des kantonalen ÖV.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Es wird Zeit, dass neben der seit Wochen herrschenden teils populistischen Stimmungsmache gegen die neue 2er-Linienführung die Meinung der ebenfalls betroffenen und einzigen befürwortenden Lokalpartei aus dem Zürcher Stadtkreis 9 erwähnt wird. Von Zerstörung einer gut funktionierenden und für das Quartier wichtigen Infrastruktur kann doch keine Rede sein, wenn lediglich eine Station – die Station «Bachmattstrasse» – wegfällt, dafür aber die Altstetterstrasse massiv auch für das Gewerbe aufgewertet wird und das Tram 2 endlich an den Bahnhof Altstetten fährt. Es ist klar, hier handelt es sich um einen klassischen Fall des Widerstands gegen etwas Neues. Auch Altstetten verändert sich und auch die angrenzenden Kreise 3, 4 und 5 wachsen rasant. Diese neue Tram-

führung wird den zukünftigen Mobilitätsansprüchen gerecht und ich kann Ihnen versichern, dass auch eine grosse Anzahl von Anwohnern in Altstetten Nutzen daraus ziehen wird und uns, die GLP, diesbezüglich unterstützt. Schade, dass mit Ihrer Haltung dieses Projekt nun verzögert wird. Der Bahnhof Altstetten mit seinem zukünftig deutlich höheren Pendlerstrom benötigt dringend einen Tramanschluss. Das Quartier profitiert weiter vom Umbau der Altstetterstrasse zum autofreien Boulevard. Besten Dank.

Roger Bartholdi (SVP, Zürich): Ich möchte zuerst meine Interessenbekundigung noch bekanntgeben: Ich bin Gemeinderat der Stadt Zürich, wohne und arbeite im betroffenen Stadtkreis 9. Ich rede zum Bahnhof Altstetten, zur Verbindung mit dem Tram Nummer 2. In diesem Rat, am Mittwoch, 8. Januar 2014, 19.43 Uhr, hat die Grossmehrheit – Sie haben es ja schon gehört – ohne GLP einer dringlichen Motion von SP, SVP, FDP, CVP und EVP zugestimmt. Es kamen noch die AL und die Schweizer Demokraten ebenfalls dazu. Ausser der GLP haben alle zugestimmt, die Grünen haben sich enthalten. Der Wille dieser Stadt ist klar. Es ist also nicht mehr, wie ich schon ursprünglich da gesagt habe, ein Quartieranliegen des Gewerbevereins oder des Quartiervereins, sondern es ist ein Anliegen der Stadt Zürich, dass man dieses Tram Nummer 2 eben nicht zum Bahnhof Altstetten führt. Es geht ja auch nicht um die Limmattalbahn, im Gegenteil: Wenn man diese Planung des Trams Nummer 2 nicht macht – diejenigen, die die Situation kennen am Lindenplatz, wissen, es ist eine grössere Arbeit, das Tram dort um die Kurve und dann wieder zum Bahnhof Altstetten zu bringen –, dann wird die Limmattalbahn eher speditiver gebaut werden können, als wenn man Tram Nummer 2 auch noch in die Planung miteinbeziehen muss.

Es ist auch richtig und wichtig zu sagen, dass der Bahnhof Altstetten bestens erschlossen ist. Das Quartier ist dagegen, das Gewerbe ist dagegen, aber man kann auch noch weitersehen: Für wen baut man eigentlich dieses Tram Nummer 2 oder weshalb muss man dieses Tram Nummer 2 diesen Umweg via Bahnhof Altstetten, welcher ja dann zu einer längeren Fahrtdauer führt, dorthin fahren lassen. Man hört immer wieder: Es sind die Pendler. Ja, aber schauen Sie mal, wohin die Pendler gehen. Beim Bahnhof Altstetten hat es viele Firmen. Die gehen zu Fuss, die gehen nicht zum Tram Nummer 2. Es gibt da noch die Haltestelle «Kappeli», dort gibt es einige Firmen. Aber nehmen

Sie einmal die Siemens oder die UBS. Die sind heute natürlich mit dem Bus erreichbar. Die nehmen natürlich dort, wo sie am wenigsten weit laufen müssen, und werden weiterhin den Bus nehmen. Die haben gar kein Interesse am Tram Nummer 2. Also auch die Pendler haben kein Interesse, das Tram Nummer 2 vom Bahnhof Altstetten aus zu benützen. Die Busstationen sind besser erschlossen als die geplante Tram-Nummer-2-Verbindung. Also das ist auch kein Argument für diesen Antrag.

Ich möchte dann wirklich noch erwähnen, dass der Gemeinderat Alain Sangines, SP-Gemeinderat und Hauptmotionär dieser Motion im Gemeinderat der Stadt Zürich, dort oben (*auf der Tribüne*) sitzt. Sie sehen, das ist wirklich breit unterstützt, das ist nicht ein SVP-Anliegen. Es wird immer kritisiert, das sei ein Minderheitsantrag von Lorenz Habicher. Nein, es ist klar grossmehrheitlicher Entscheid des Gemeinderates der Stadt Zürich und ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag zu unterstützen und den Verzicht auf das Tram Nummer 2 nach Bahnhof Altstetten zu unterstützen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Dieser Antrag ist abzulehnen. Er greift zwar eine berechtigte Problematik auf, jedoch mit der falschen Schlussfolgerung. Die Verknüpfung aufgrund eines schlechten Projektes fallen zu lassen, wäre falsch. Eine Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit dem Städtzürcher Tramnetz ist erstrebenswert. Dass das heute vorliegende Projekt jedoch ungenügend ist, ist augenfällig. Der Widerstand des Quartiers zeigt es mehr als deutlich, aber auch die Entscheide des städtzürcherischen Gemeinderates, die erwähnt wurden. Diese Stimmen sind ernst zu nehmen, denn letztlich soll das Angebot der Bevölkerung dienen und nicht irgendwelchen Planern, die häufig noch ortsfremd sind. Die ähnliche Problematik kennen wir auch im Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Wird eine Linienführung von der Bevölkerung nicht mitgetragen, so kann sie auch nicht zu einem Erfolg werden. Die Tramergänzung Altstetten soll deshalb nicht gestrichen werden, sondern es sollen quartierverträgliche Alternativlösungen erarbeitet werden. Bis Ende 2019 bleibt hierfür genügend Zeit, mit der Bevölkerung neue Lösungen zu erarbeiten. Letztlich geht es bei dem Projekt nicht um eine Selbstverwirklichung der Planer, sondern die Planer stehen in der Pflicht, zugunsten der Bevölkerung Lösungen zu erarbeiten, die einen Mehrwert generieren und entsprechend Akzeptanz in der Bevölkerung finden. Zu beachten

ist zudem, dass das Projekt in einer engen Verbindung zur Limmattalbahn steht, deren aktuelles Projekt in den Exekutiven und Legislativen von Schlieren und Dietikon, immerhin den beiden grössten Gemeinden im Kanton Zürich, die von der Stadtbahn betroffen sind, ebenfalls abgelehnt wird. Entsprechend wichtig ist es nun, dass die Projekte im Interesse der Bevölkerung angepasst werden. Hierzu soll jedoch eine sinnvolle Tramergänzung nicht per se ausgeschlossen werden. Dies ist der Grund, weshalb wir den Antrag, trotz Sympathie zu einem Teilaspekt des Antrags, ablehnen werden.

Raphael Golta (SP, Zürich): Nachdem mir Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein*) während der letztjährigen Budgetdebatte vorgeworfen hat, ich würde hier drin Wahlkampf betreiben, möchte ich nicht allzu viel zu diesem Projekt selber sagen. Aber ich fand doch die Argumentation vonseiten von Herrn Habicher (*Lorenz Habicher*) und Herrn Bartholdi (*Roger Bartholdi*) sehr interessant. Es war die Rede von der Bevormundung der Gemeinde, also der Stadt Zürich, es war vom Anliegen der Stadt Zürich die Rede, welches doch immerhin mit über 6000 Unterschriften einer Petition unterstrichen werde und einer Mehrheit des Gemeinderates der Stadt Zürich. Ich habe eine Frage an Herrn Habicher und Herrn Bartholdi: Sagen wir mal, es gibt einen Tunnel, über den dieser Rat eines Tages zu entscheiden hat. Und dieser Tunnel liegt auf dem Gebiet der Stadt Zürich, nennen wir ihn mal «Rosengartentunnel» (*Heiterkeit*). Sollte der Gemeinderat der Stadt Zürich in einer Mehrheit sich gegen diesen Tunnel bekunden und sollte es eine Petition geben mit mehreren Tausend Unterschriften, würden Sie dann auch im Kantonsrat hinstehen und von berechtigten Anliegen der Stadt Zürich sprechen und von einer Bevormundung der Gemeinde, wenn dieser Rat diesem Tunnel zustimmen würde? Ich bitte Sie um eine Antwort.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die FDP-Fraktion wird diesen ersten Minderheitsantrag der SVP ablehnen. Wir sind dagegen, dass dieses weit fortgeschrittene Projekt jetzt modifiziert wird. Wir haben es, wie ich es vorhin schon gesagt habe, mit Strategien zu tun. Hier sitzen nun Parteien in der Endphase der Projektierung am Tisch. Es gibt Interessen, es gibt bekanntlich auch diese Interessenkonflikte. Diese müssen wir alle sehr ernst nehmen. Aber geben wir den Akteuren jetzt Zeit und Raum, um sich auf eine mehrheitsfähige Lösung zu einigen.

Dann kommt die Vorlage eh hier auch in den Kantonsrat und dann können wir nochmals darüber diskutieren.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Eine kurze Replik auf Herrn Golta (*Raphael Golta*), den im Wahlkampf stehenden Vertreter der SP und Kaderpartei. Ihr Kader und Sie, welche zusammen mit der GLP, der Partei der Studierenden, gegen 6300 – 6300! – lokale Leute, die das lokale Gewerbe schützen wollen, hier drin für eine Planungsleiche sprechen, Sie verhindern oder Sie verlängern – das wurde Ihnen jetzt ja gesagt – die Planung dieser Limmattalbahn. Ob man dafür ist oder dagegen, hat nichts damit zu tun. Aber kommen Sie jetzt doch nicht mit einem wirklichen Tunnelblick hier in den Rat und vertreten Sie etwas – ja, Tunnelblick, ich wiederhole es –, was 6300 Leute und lokale Gewerbetreibende in einem Quartier nicht wollen. Das hat nichts mit dem Rosengarten zu tun. Beim Rosengarten gibt es keine 6300 Unterschriften, wird es nie geben, Herr Golta – da schicke ich Ihnen eine gute Kiste Wein –, das wissen Sie selber, sondern die Leute sind zufrieden, wenn es dort einen Tunnel gibt. Und es ist wieder Ihre Partei und leider auch der Regierungsrat, welche einen verlängerten Tunnel bis weit hinüber nach Altstetten verhindern und so auch wieder zu einem Gau führen. Das ist Gau-Politik, was Sie hier betreiben.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Lassen Sie mich ein paar wenige Tatsachen und den heutigen Wissensstand wiederholen oder zusammenfassen: Der Sprecher der Minderheit, Lorenz Habicher, hat die Frage gestellt, ob der Kanton die Stadt Zürich bevormunde. Ich wiederhole und zitiere erneut das Personenverkehrsgesetz des Kantons Zürich: «Infrastrukturprojekte sind Sache der Transportunternehmungen.» Hier sind das die VBZ und die werden vom Stadtrat von Zürich geführt. Es ist also in der Macht des Stadtrates von Zürich respektive der VBZ, auf die Motion im Gemeinderat entsprechend zu reagieren.

Andreas Wolf hat gesagt, das Projekt «Limmattalbahn» könne nur mit der Tramnetzergänzung Altstetten realisiert werden. Das stimmt nicht. Das Projekt «Limmattalbahn» kann auch ohne die Tramnetzergänzung Altstetten realisiert werden. Es muss aber angepasst werden und es ist stark zu befürchten, dass diese Anpassung den Terminplan der Limmattalbahn infrage stellt.

Wenn die Tramnetzergänzung nicht gebaut wird, präsentiert sich die Situation für den Pendlerverkehr und den Quartierverkehr in Altstetten wie folgt: Das Tram Nummer 2 fährt weiterhin zum Farbhof und wendet dort. Der Bus Nummer 31 fährt weiterhin nach Schlieren am Farbhof vorbei und nimmt dort allfällige Umsteiger vom Tram Nummer 2 auf. Die Limmattalbahn fährt vom Bahnhof Altstetten via Farbhof nach Schlieren und nimmt die Leute vom 2er auch am Farbhof auf. Der 2er hat im Farbhof also nur jedes zweite Mal Anschluss an die Limmattalbahn. Eine Weiterführung des 2ers nach Schlieren, wie es im Tramnetzergänzungsprojekt vorgesehen ist, bei gleichzeitiger Einstellung des 31ers, erscheint mir persönlich unwahrscheinlich, denn es fehlen dort die Frequenzen auf dem 2er, die der Pendlerverkehr vom Bahnhof Altstetten her via Limmattalbahn und via 2er liefern würde. Die Pendler nehmen ja abwechselungsweise die Limmattalbahn und den Bus Nummer 31 Richtung Farbhof, Schlieren. Es bleibt also ziemlich vieles beim Alten und die Limmattalbahn wird zur Hälfte von Umsteigern vom 31er und zur Hälfte von Umsteigern von Tram Nummer 2 am Farbhof zusätzlich alimentiert. Das ist die Aussicht, wenn alles beim Alten bleibt.

Das Projekt auf der anderen Seite sieht vor, den Pendlerverkehr in die grossen neuen Arbeitsplatzgebiete in Altstetten Richtung Schlieren im Limmattal mit der Limmattalbahn und dem 2er aufzunehmen. Das ist die Frage, die wir heute zu entscheiden haben, die aber, wie ich noch einmal wiederhole, hauptsächlich die Stadt Zürich, sprich der Stadtrat, zu entscheiden hat. Für die Bearbeitung der dringlichen Motion hat der Stadtrat nach Geschäftsordnung des Gemeinderates Zürich zwei Jahre Zeit und es entzieht sich der Kenntnis der Kommission, wie lange der Stadtrat sich dafür Zeit nehmen und zu welchem Schluss er in den Gesprächen mit dem Regierungsrat kommen würde.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich kann den Ball von Ruedi Lais aufnehmen und ich frage Sie: Was ist jetzt an der Situation im Bahnhof Altstetten falsch? Er funktioniert für die Pendlerströme und er funktioniert für die Stadt Zürich im besten Masse. Er wird von sechs Buslinien und einer Tramlinie bedient. Die hält in Altstetten Nord, auf der anderen Seite der Bahnlinie und nicht in der Hohlstrasse, aber es ist eine Tramlinie. Also wenn Sie jetzt sagen, die Pendlerströme können im Bahnhof Altstetten nicht aufgenommen werden, dann wäre es jetzt schon der Fall, dass sie nicht auf-

genommen werden können. Und darum wäre es jetzt schon zum Kollaps gekommen. Das ist aber nicht so. Die zusätzlichen Pendler, die mit der Limmattalbahn dann nach Zürich pendeln, werden sehr gerne im Farbhof auf das Tram Nummer 2 umsteigen oder mit dem Tram Nummer 2 weiterfahren, wenn sie schon in diesem drin sind. Sie werden aber sicher nicht die Ecke über den Bahnhof Altstetten machen, nur um auf das Tram zu wechseln. Sie sehen also, der Punkt, dass man sagt, man entlaste den Bahnhof Altstetten, indem man das Tram dort hinführt, ist falsch. Man wird ihn zusätzlich belasten und man wird das gegen den Willen des Quartiers tun. Es ist auch so, dass Sie mit dieser Formulierung, die Sie jetzt beschliessen wollen in Ihrer Mehrheit, der Limmattalbahn, einschliesslich Tramnetzergänzung Altstetten – sie wird ab Ende 2019 in Betrieb genommen –, eine Hypothek aufbürden. Denn Sie beschliessen, es solle einschliesslich der Tramnetzergänzung Altstetten in Betrieb genommen werden. Und genau das wird nicht erfolgen. Das heisst, wenn jemand die Limmattalbahn zum heutigen Zeitpunkt verzögert und behindert, dann sind es Sie, wenn Sie sich der Mehrheit anschliessen. Denn die Tramnetzergänzung Altstetten wird eine grosse Hypothek sein, weil sie gegen den Willen der Bevölkerung durchgeboxt werden muss. Somit können Sie sich denken, dass es eine Verzögerung gibt beim Erstellen und der Inbetriebnahme der Limmattalbahn. Wenn Sie «einschliesslich der Tramnetzergänzung Altstetten» streichen, dann haben Sie diese Hypothek nicht. Dann können Sie mit der Limmattalbahn vorwärtsmachen und diese im Farbhof anschliessen und es wird im Quartier Altstetten keine Probleme geben. Jetzt überlasse ich es Ihnen, vor allem den Kantonsräten von FDP und CVP, wie Sie schlussendlich entscheiden wollen. Wollen Sie gegen das Quartier entscheiden, gegen Ihre Fraktionen im Gemeinderat oder wollen Sie, wie Herr Wiederkehr (*Josef Wiederkehr*) so schön sagt, der Limmattalbahn eine Hypothek aufladen? Denn das machen Sie. Hier steht bei dem Beschluss der Mehrheit «einschliesslich Tramnetzergänzung Altstetten in Betrieb nehmen», und das 2019. Und Herr Wiederkehr, wenn Sie ehrlich sind, dann wissen Sie: Es ist nicht möglich, das zu diesem Zeitpunkt einschliesslich der Tramnetzergänzung Altstetten zu machen. Also verzichten Sie darauf, dann haben Sie wenigstens, so wie der Minderheitsantrag das beantragt, die Limmattalbahn bis Ende 2019 in Betrieb genommen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur noch kurz die Aussage des Kommissionspräsidenten berichtigen. Ich habe nie gesagt, dass mit der Streichung der Tramnetzergänzung Altstetten die Limmattalbahn verhindert würde. Ich habe gesagt, ich zitiere: «Die Limmattalbahn kann ab 2019 nur in Betrieb genommen werden, wenn die Tramnetzergänzung Altstetten bis dann ebenfalls realisiert ist.» Die Streichung hätte also eine Verzögerung der Limmattalbahn um zwei Jahre zur Folge und dessen müssen wir uns bewusst sein. Das wollen wir nicht.

Regierungsrat Ernst Stocker: Grundsätzlich ist die Verknüpfung von städtischen Tramlinien mit Stadtbahnhöfen aus unserer Sicht – und ich denke, auch aus Sicht von Ihnen – sinn- und wertvoll. Das Gleiche verfolgten wir mit der Tramverbindung Hardbrücke oder mit der Limmattalbahn. Wenn ich aber Kantonsrat Marcel Burlet zitiere, der sagt «Wenn zwei Elefanten streiten ...», dann möchte ich doch festhalten: Wir streiten nicht, sondern der eine Elefant hat zum andern gesagt, es wäre doch sinnvoll, diese Tramlinie über die Altstetterstrasse an den Bahnhof Altstetten zu führen. Das war der VBZ- und Stadt-Elefant. Und gleichzeitig wollte man noch eine Quartierverbesserung und eine Quartieraufwertung. Und dann hat der andere Elefant gesagt: «Ist okay, ist für uns recht.» Jetzt haben wir aber diese Situation – und jetzt komme ich zur Einschätzung von Kantonsrat Lorenz Habicher, der mich gefragt hat –, dass der Städtzürcher Gemeinderat – es wurde ja jetzt mehrmals gesagt – eine Motion überwiesen hat, und zwar nicht nur so lau und knapp, sondern mit 92 zu 14 Stimmen, mit allen grossen Fraktionen. Er hat klar und deutlich gesagt: Diese Motion unterstützen wir, die dieses neue Tramlinienstück auf der Altstetterstrasse nicht will. Ich denke, wir vom Kanton müssen das auch zur Kenntnis nehmen. Ich jedenfalls nehme es zur Kenntnis, dass man das nicht will. Und es wird ausserordentlich schwierig, gegen die Bevölkerung und gegen das klare Verdikt des Parlaments etwas durchzuboxen, das ja der andere Elefant wollte. Wir müssen ja Klartext reden. Deshalb muss ich Ihnen auch sagen, dass das schwierig ist und ich eigentlich der Meinung bin, dieser demokratische Wille sei zu respektieren. Ich weiss nicht, ob er nach den Wahlen ändern wird, aber das wäre ja auch nicht ganz sauber, sage ich jetzt mal. Aber wir sind in einer schwierigen Situation und Sie müssen heute mal einen Entscheid fällen, es wurde vom Kommissionspräsidenten gesagt. Es

wird noch mehrere Entscheide dazu geben. Aber eines kann ich Ihnen versichern: Wenn die Motion zwei oder drei oder weiss ich wie viele Jahre in Anspruch nehmen wird, wir, der Elefant ZVV und Kanton, der will die Limmattalbahn bauen, der will dort keine Verzögerung hinnehmen. Und realistischerweise muss man auch sagen: Wenn diese Verlegung auf die Altstetterstrasse nicht kommt, dann kann man schon diskutieren, aber es gibt eigentlich sehr wenige Möglichkeiten meiner Einschätzung nach. Entweder geht man auf die Altstetterstrasse oder dann bleibt man auf der Badenerstrasse, verknüpft den Farbhof und fährt dort mit dem Tram weiter nach Schlieren. So viele Möglichkeiten, die da gegeben wären, gibt es einfach nicht. Deshalb kann ich schliessen, das ist meine Einschätzung momentan. Sicher ist, dass wir da weiterhin mit der Stadt verhandeln. Aber – der Kommissionspräsident hat es auch gesagt – die Stadt muss schlussendlich wissen, was sie will. Der Kanton will diese Limmattalbahn und will sie mit dem Bahnhof Altstetten verknüpfen. Aber ob das am Farbhof ist oder wie das gehen wird, das werden wir noch schauen. Sie haben heute aber einen Grundsatzentscheid dazu zu fällen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 87 : 66 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) dem Kommissionsantrag zu.

lit. b)

Abs. 2

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Beat Huber (in Vertretung von Christian Lucek), Konrad Langhart, Orlando Wyss:

Die Planung für das Tram Zürich Affoltern wird aufgenommen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Präsident der KEVU hat sich dazu bereits geäußert.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir wollen die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen nach Kloten-Industrie aus den

Grundsätzen streichen. Es gibt dafür ganz einfache Gründe: Die Glatttalbahn ist unsicher, das haben Sie selbst gemerkt, und die heutige Linienführung sollte verbessert werden, bevor man an eine Verlängerung überhaupt nur denken sollte. Das andere ist: Die Buslinie 765 von Bassersdorf zum Flughafen hat die grössten Zuwachsraten im Moment bei einer Buslinie im Kanton Zürich. Das ist eine gute Sache, nur: Mit der Tramverlängerung, mit der Glatttalbahnverlängerung bis Kloten-Industrie wird das nicht gelöst. Was Sie damit machen, ist: Sie bauen eine Tramlinie weiter über die Kreuzung «Wilden Mann» bis Kloten-Industrie und Sie bauen in Kloten-Industrie wieder eine Wendeschleife. Das machen Sie. Der Bus 765 von Bassersdorf her wird aber nicht entlastet, denn der fährt dann in diese Tram-Endschleife ein und die Leute müssen umsteigen. Das heisst, Sie bauen keine Verbesserung für Bassersdorf ein, sondern eine Verschlechterung, indem die Leute, die jetzt den Bus benützen, nicht mehr direkt zum Flughafen kommen, sondern umsteigen müssen. Zudem ist es ein teures Unterfangen, das Sie da verwirklichen wollen, und wir sehen diese Gelder eher in einer Sicherstellung der heutigen Glatttalbahn, der heutigen Linienführung der Glatttalbahn, dass man dort die Verkehrssicherheit verbessert, als dass man jetzt schon an eine Ergänzung und Erweiterung denkt. Ich bitte Sie also, auf diese Planung, die Erweiterung der Glatttalbahn von Zürich-Flughafen nach Kloten-Industrie zu verzichten und dem ZVV klar zu sagen: Wir wollen zuerst eine sichere Glatttalbahn haben und dafür keine weiteren Worte in den Grundsätzen verlieren. Die Planung für das Tram Zürich-Affoltern kann ja aufgenommen werden, das belassen wir im ursprünglichen Text. Sie sehen also, wir haben jede Sache, jedes Projekt genau und einzeln geprüft und wir gehen auch darauf ein und entscheiden im Sinne der Sache.

Darum bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen und diese Verlängerung, die heute noch nicht nötig ist und die eine Verschlechterung der Situation bringen wird, im Moment nicht an die Hand zu nehmen und diese Gelder einzusparen. Ich danke Ihnen.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Gemeinderätin von Kloten.

Die Glatttalbahn ist eine weitere Erfolgsgeschichte des ZVV. Im Dezember 2006 wurde die erste Etappe in Betrieb genommen und seither wird sie von der Bevölkerung rege genutzt und ist auch sehr beliebt.

Einzig die Autofahrer sind hie und da auf Kollisionskurs mit der Bahn, weil sie sich anscheinend nicht ans hohe Tempo der Bahn gewöhnen können oder weil sie schlichtweg Signalisationen nicht sehen oder nicht sehen wollen. Nun ginge es darum, für eine weitere sinnvolle Etappe die Planung in Angriff zu nehmen, nämlich die Verbindung von der Fracht am Flughafen zum Industriegebiet von Kloten. Und irgendwann – vielleicht werden es einige hier drin erleben, ich erhoffe es mir zumindest – wird die Ringbahn, die angedacht ist, geschlossen sein. Die Teiletappe ist für den ZVV ein kleiner Schritt, für Kloten ist es ein Riesenschritt, denn für Kloten ist diese Verbindung sehr wichtig. Kloten hat sehr viele Pendler, sowohl nach Kloten als auch von Kloten weg. Ferner haben wir vom Flughafen her sehr viel landwertigen Verkehr, der unsere ganze Gemeinde belastet. Wir sind überzeugt, dass das Zentrum massiv vom Verkehr entlastet wird, wenn die Glatttalbahn weitergeführt wird. Zudem ist zurzeit im Klotener Stadtzentrum sehr viel angedacht, sehr viel in Planung. Um weiter planen zu können, braucht es auch den definitiven Plan der Glatttalbahn, damit wir im Stadtzentrum Planungssicherheit bekommen und weiterdenken können und die Stadt sich weiterentwickeln kann.

Die Grüne Fraktion und insbesondere ich, als Klotenerin, lehnen den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher auf die Streichung der Verlängerung der Glatttalbahn entschieden ab.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das war bei der Einführung der Richtplanung einer der ersten Anträge, den ich gestellt hatte, und zwar hier im Rat. Und erstaunlicherweise hat der Rat damals unterstützt, dass die Glatttalbahn ins Industriequartier verlängert wird. In der Folge haben Gemeinden wie Dübendorf und Opfikon sich tatsächlich dahintergemacht. Kloten hat das leider verschlampt, das gebe ich zu, man hat nichts gemacht, hat das intern wegen Kollisionsgefahr einer Lastwagenfirma mit der Tramschiene – man hätte ja auch unten oder oben durchfahren können – verschlampt. Dem zum Trotz ist aber klar – in der heutigen Situation sowieso und auch von der Exekutive und der Bevölkerung aus –, dass es Sinn macht, diese Verlängerung ins Industriequartier und später natürlich auch den ganzen Ring zu realisieren. Hier jetzt einen Stopp einzulegen, wäre völlig deplatziert, wäre daneben und wäre auch nicht zukunftsorientiert. Man kann auch nicht sparen, wenn man das jetzt rausnimmt für den Fall. Also ich sehe den Sinn dieses Antrags nicht ein und bitte Sie darum ganz eindringlich:

Halten Sie diese Dinge aufrecht. Ich habe sie eingebracht und würde es sehr bedauern, wenn Sie sie jetzt rausnehmen würden.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Ich möchte rasch Replik auf Lorenz Habicher halten: Es macht mich schon etwas «hässig», denn die Linienführung der Glatttalbahn durch Kloten ist absolut klar. Wir könnten heute mit dem Bauen beginnen. Sie führt dem Altbach entlang und dann durch die Industrie und sie verbindet das Stadtzentrum von Kloten mit dem Flughafen. Unsere Gegend boomt, das wissen alle, und ohne eine zusätzliche ÖV-Achse wäre der zusätzliche Verkehr wirklich nicht mehr zu schlucken. Also wir wollen unbedingt diese Verlängerung. Im Gegensatz zu den – Peter Reinhard hat es angesprochen – schon sehr traurigen Anfangszeiten der Glatttalbahn in Kloten sind heute alle dafür – alle Parteien, auch die SVP. Wir hatten gerade letzte Woche ein Podium mit Stadtratskandidatinnen und -kandidaten und da musste man sich outen. Man musste sagen, ob man für die Verlängerung der Glatttalbahn sei oder nicht, und es haben alle «aufgestreckt», also auch die SVP. Wir brauchen dringend diese Verlängerung und ich bitte Sie, diesen unsinnigen Antrag der SVP abzulehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Es geht mir nur um eine kleine Korrektur. Regula Kaeser hat gesagt, dass die Fahrzeuglenker, dass der MIV die einzige Unfallursache bei der Glatttalbahn sei. Ich möchte das korrigieren: Es sind genauso viele Fussgänger und Velofahrer, die betroffen sind. Und es wäre doch ein Anliegen, wenn man zuerst die Glatttalbahn auf der heutigen Strecke in der Betriebssicherheit einer Verbesserung zuführt, anstelle einer Erweiterung dieser Tramlinie. Und ich kann natürlich sagen, wenn Priska Seiler auf den Wahlkampf anspricht: Es wird interessant sein, wie sich am nächsten Samstag die Parteien am Lindenplatz in Altstetten halten werden. Letzten Samstag waren alle friedlich nebeneinander. Nächsten Samstag können wir der Bevölkerung klar machen, welche Parteien sich wirklich fürs Quartier einsetzen und welche nicht. Ich bin natürlich froh um das Verdikt, dass man da wirklich einmal Klartext sprechen kann, vor allem die Mitteparteien. Die CVP, die federführend war bei der Petition, ist jetzt dagegen. Auch da haben wir Wahlkampfmunition. Ich danke natürlich auch.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 115 : 51 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Kommissionsantrag zu.

lit. c) und d)

Sicherheit

Pünktlichkeit und Anschlussqualität

Sauberkeit

Fahrgastinformation

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Vertrieb

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Beat Huber (in Vertretung von Christian Lucek), Konrad Langhart, Orlando Wyss:

Die Vertriebskanäle ... Der flächendeckende Vertrieb wird durch die Nutzung der technischen Neuerungen bei den modernen Vertriebskanälen (Internet, Mobiltelefonie, Call-Center, Ticketautomaten) weiterentwickelt. Bei der bedienten ... zum System.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Als zweite Änderung gegenüber der Regierungsvorlage beantragt Ihnen eine grosse Mehrheit der KEVU, in der Strategie ausdrücklich festzuhalten, dass an jeder S-Bahnstation Billette gegen Bargeld erhältlich sein müssen. Dies ist zwar bereits heute möglich, aber mit Banknoten nur an den roten SBB-Automaten und nicht an den blauen ZVV-Automaten. Die SBB-Automaten geben aber kein Rückgeld in Form von Noten, also nicht Musiknoten, sondern Banknoten. Dies wird noch 2014 geändert. Aus Kosten- und Sicherheitsgründen akzeptieren die ZVV-Automaten keine Banknoten. Eine Minderheit stellt den Antrag, diese Präzisierung wegzulassen und es beim Text der Vorlage zu belassen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist ja vorauszusetzen, dass wir auch diesen Minderheitsantrag verlieren werden, aber ich möchte Sie nur auf zwei kleine Fehler sozusagen hinweisen, bei denen die Kommissionsmehrheit glaubt, einen Nutzen für den ZVV- oder ÖV-Benutzer zu generieren. Der Antrag ist eigentlich so, dass jederzeit der Ticketverkauf mit Bargeld gewährleistet sein muss. Ich glaube, in diesem Moment sehen Sie, was auf Sie zukommt. «Jederzeit gewährleistet sein muss» heisst, wenn der Automat an einer S-Bahnstation, an einem S-Bahnhof besetzt sein sollte, dann müssen Sie eine Lösung generieren, damit der Kunde dort jederzeit ein Billett mit Bargeld beziehen kann. Natürlich könnte er auch die neuen Technologien nutzen und mit seinem Handy oder über das Internet das Ticket beziehen. Nur, das wollen Sie ja nicht. Sie wollen ergänzen, dass er jederzeit bei den S-Bahnhöfen mit Bargeld ein Ticket beziehen kann. Was Sie hier verlangen, ist etwas, das in der Praxis unmöglich ist und das in der Praxis so nicht angewendet werden kann. Was wir machen: Wir belassen es bei den Vertriebskanälen des ZVV, die der ZVV auch selber für nötig und sinnvoll erachtet. Wir möchten einfach diese Ergänzung, die aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt kommt, streichen. Sie können sich selbst überlegen, wie sinnvoll es ist, in den Grundsätzen beim Vertrieb hineinzuschreiben, dass bei den S-Bahnhöfen – bei jedem S-Bahnhof zu jeder Zeit – der Ticketverkauf mit Bargeld zu gewährleisten ist. Sie können sich auch über die Kosten Gedanken machen. Sie können sich darüber Gedanken machen, wie das dann aussehen soll. Sie können sich dann auch mit den Kunden, die sich ärgern, wenn das nicht möglich ist, herumschlagen. Wir haben einfach die ursprüngliche Fassung genommen und sind zufrieden damit, wie der ZVV dies löst. Wir möchten Sie bitten, da auch bei der ursprünglichen Fassung zu bleiben und nicht etwas Unnötiges und Unsinniges in die Grundsätze hineinzuschreiben.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Bei den Vertriebskanälen gab es in den letzten Jahren grosse Veränderungen. Immer mehr Fahrausweise werden übers Internet, übers Natel oder an den Automaten gelöst. Diese Entwicklung soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass immer noch mehr als die Hälfte der Fahrausweisverkäufe am Schalter abgewickelt werden. Trotzdem werden immer mehr bediente Bahnhöfe geschlossen und bei den verbleibenden werden die Öffnungszeiten zum Teil drastisch reduziert. Viele ZVV-Kunden sind daher gezwun-

gen, ihre Fahrausweise vermehrt an den Automaten zu kaufen – je nach Alterskategorie oder technischem Kenntnisstand nicht immer ein einfaches Unterfangen. An den SBB-Bahnhöfen sind Automaten vorhanden, welche als Zahlungsmittel EC-Karten, Banknoten und Münzen akzeptieren, ein akzeptables Alternativangebot zum Schalterverkauf. Der ZVV hat nun jedoch Automaten eingeführt, welche nur noch Münzen, aber keine Noten mehr akzeptieren. Und die SBB haben bereits Automaten, an welchen man nur noch mit EC-Karten bezahlen kann. Möchten wir auch in Zukunft neben einem möglichst wirtschaftlichen auch einen möglichst kundenfreundlichen Service anbieten, muss dieser Entwicklung Einhalt geboten werden. Auch ein Normalbürger, der weder ein Smartphone noch eine EC-Karte hat, soll an jedem ZVV-Bahnhof jederzeit ein Billett kaufen können. Momentan ist dies noch gewährleistet.

Ziel des Kommissionsantrags ist es, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Und Lorenz Habicher, wenn halt ein Automat kaputt ist, dann soll aber auch der Kunde nicht belangt werden können. Das heisst, der Kunde soll jederzeit ein Billett am Automaten kaufen können. Und wenn das nicht möglich ist, dann soll er auch nicht belangt werden.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Immer mehr Käufe werden bargeldlos getätigt und langfristig ist es durchaus denkbar, dass die Bargeldpflicht wieder aufgegeben werden kann. Die Zeit ist jedoch noch nicht reif dazu. So sind insbesondere ältere Menschen dankbar und teilweise auch darauf angewiesen, dass sie ihre Billette mit Bargeld erwerben können. Ebenso muss zur Kenntnis genommen werden, dass letztendlich auch Kreditkartenzahlungen nicht unwesentliche Kosten und Probleme verursachen, man denke nur an die Skimming-Fälle in den letzten Monaten. Deshalb werden wir den Minderheitsantrag ablehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Es hat eben auch mit dem leichten Zugang zu den Leistungen des öffentlichen Verkehrs zu tun. Sie wissen das, ich könnte es Ihnen am eigenen Tal erzählen, wir haben jetzt noch eine Haltestelle, die einen bedienten Bahnhof hat, Montag bis Samstag, am frühen Nachmittag machen sie zu. Und da ist es wirklich wichtig und es gibt auch Generationsschichten, die nicht mit Kredit-

karte herumlaufen, die noch das gute alte Bargeld benützen, und die möchten wir nicht ausschliessen. Vielleicht ist dieser Antrag in zehn Jahren überflüssig, dann können wir ihn wieder streichen. Aber im jetzigen Moment muss ich Andreas Wolf recht geben. Wir haben die Statistik vom ZVV erhalten. Viele Käufe von Tickets werden immer noch via Bargeld am Schalter getätigt. Und wenn schon kein Schalter offen ist, dann soll wenigstens der Apparat offen sein.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt mit 106 : 41 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Kommissionsantrag zu.

Behindertengleichstellung

Ökologie

Werbung/Promotion

Tarif und Wirtschaftlichkeit

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

Nationaler Verkehr

Internationaler Verkehr

Ziff. III–VI

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 0 Stimmen (bei 9 Enthaltungen), der Vorlage 5005a gemäss Antrag der Kommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2014/2015

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. Dezember 2013 **5006**

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Gestützt auf Paragraf 26 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, ÖVG, beschliessen wir für jede Fahrplanperiode oder – genauer – über die Periode von normalerweise zwei Kalenderjahren, die wenige Wochen nach jedem zweiten Fahrplanwechsel beginnt, den Rahmenkredit für den ZVV. Die KEVU hat die Vorlage an sechs Sitzungen beraten und beantragt einstimmig Zustimmung.

Der Regierungsrat legt uns mit Datum vom 3. Juli 2013 einen Rahmenkredit von 737,8 Millionen Franken vor. Diese Summe entspricht der Unterdeckung der ZVV-Rechnung und wird je zur Hälfte dem Kanton und den Gemeinden belastet. Dieser Rahmenkredit ist um 60,4 Millionen oder 7,6 Prozent tiefer als derjenige für die Jahre 2012 und 2013. Ein grosser Teil der Verbesserung gegenüber dem letzten Jahreskredit hat aber nur virtuellen Charakter, wurde jener Kredit doch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Das Fahrplanverfahren gemäss den Bundes- und kantonalen Vorgaben ist längst abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wird nach dem neuen Fahrplan gefahren und seit dem 1. Januar 2014 werden die Fahrleistungen bereits aus dem Rahmenkredit finanziert, den wir heute hoffentlich beschliessen.

Damit ist bereits gesagt, dass Änderungen am Rahmenkredit nicht zu entsprechenden sofortigen Änderungen am Fahrplan führen würden. Diese Tatsache bewog die in der Kommission vertretenen Fraktionen, auf anfänglich zum Teil erwogene Minderheitsanträge sowohl auf Erhöhung wie auch auf Kürzung des Kredits zu verzichten. Am 15. Juni 2014 wird die neue Durchmesserlinie eröffnet. Am 14. Dezember 2014 wird dann der ordentliche sogenannte kleine Fahrplanwechsel stattfinden. Zusammen werden auf rund 170 Linien die Fahrpläne geändert, was zu Mehrkosten von 20 Millionen Franken pro Jahr führt. Daneben addieren sich die allgemeinen Kostensteigerungen und hö-

heren Abgeltungen an die SBB zu weiteren Mehrkosten von knapp 16 Millionen. Diese Kostensteigerungen werden mehr als kompensiert durch die bereits in meinen Ausführungen zur ZVV-Strategie erwähnten Tarifierpassungen um 2,5 Prozent im Dezember 2014. Der Rahmenkredit 2014/2015 wird geprägt durch viele Unsicherheiten, was die Abgeltung an die SBB betrifft, besonders bei der Beschaffung von Rollmaterial. Die Nachbarkantone tragen unverändert 0,2 Prozent der Kosten des ZVV und der Bund 2 Prozent. Weiterhin bleiben die allermeisten Gemeinden weit unter der Grenze von 8 Steuerprozent – für Zürich und Winterthur gilt eine tiefere Grenze – für die Belastung durch das ZVV-Defizit, wie sie in Paragraf 2 der Kostenverteilerverordnung festgehalten ist.

Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

Ratspräsident Bruno Walliser: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht gewünscht. In diesem Fall haben wir Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Ziff. I.–III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5006 gemäss Antrag der Kommission zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Rahel Walti, Thalwil

Ratspräsident Bruno Walliser: Kantonsrätin Rahel Walti ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt gilt per 10. Februar 2014 und ist damit genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt als Mitglied des Obergerichts von Pierre Martin

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit erkläre ich den Rücktritt als Obergerichter auf den 30. Juni 2014.

Freundliche Grüssen, Doktor Pierre Martin.»

Ratspräsident Bruno Walliser: Obergerichter Doktor Pierre Martin ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Ebenfalls gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Gesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt gilt per 30. Juni 2014 und ist damit genehmigt. Ich beauftrage auch hier die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Keine Prostitution auf öffentlichem Grund (Strassenprostitution)**
Motion *Heinz Kyburz (EDU, Männedorf)*
- **Bundesrechtswidrige Bestimmung im Strassengesetz**
Parlamentarische Initiative *Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon)*
- **Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Regierungsrates**
Parlamentarische Initiative *Max Homberger (Grüne, Wetzikon)*

- **Amtszeitbeschränkung für Mitglieder von Aufsichtskommissionen**
Parlamentarische Initiative *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Sitzungsgelder, Honorare und Spesenentschädigungen für Regierungsräte**
Dringliche Anfrage *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*
- **Baustellenumfahrung Ehrlenbach–Küsnacht**
Dringliche Anfrage *Maria Rohweder (Grüne, Männedorf)*
- **Angemessene Entschädigung an nahestehende Dritte**
Anfrage *Silvia Steiner (CVP, Zürich)*
- **Grundlagenerarbeitung für Windenenergie im Zürcher Oberland**
Anfrage *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
- **Zusatzbezüge und Nebenbeschäftigungen in der kantonalen Verwaltung**
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Familiennachzug in den Sozialstaat**
Anfrage *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Gezielte Irreführung von uns Bauern durch die Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich**
Anfrage *Urs Hans (Grüne, Turbenthal)*
- **Mögliche Folgen einer Annahme der Mindestlohninitiative für den Kanton Zürich**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Bessere Nutzung zentral gelegener SBB-, Post- und Armasuisse-Anlagen als Beitrag für eine nachhaltige Raumplanung**
Anfrage *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 20. Januar 2014

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 27. Januar 2014.