



108. Sitzung, Montag, 26. Juni 2017, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 7027
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 7027

2. Wahl der Mitglieder und Ersatzmitglieder des Baurekursgerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 165/2017 Seite 7027

3. Wahl der Mitglieder und Ersatzmitglieder des Steuerrekursgerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 166/2017 Seite 7035

4. Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

Antrag des Regierungsrates vom 7. Dezember 2016
und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. April 2017

Vorlage 5323a Seite 7038

5. Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur

Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2015 zur Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Dezember 2016

Vorlage 5206a..... Seite 7054

6. Verkehr, Verkehrsnetz und Verkehrsinfrastrukturen

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2016 zur Einzelinitiative KR-Nr. 196/2015 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. November 2016

Vorlage 5308 Seite 7068

Verschiedenes

– Verabschiedung von Kantonspolizistin Yolanda Bosshard Seite 7076

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Karin Egli: Auf Antrag der Geschäftsprüfungskommission wird das Traktandum 26 (*Interpellation KR-Nr. 418/2016 von André Müller betreffend «RIS 2»*) heute ausgesetzt.

An dieser Stelle möchte ich Markus Bischoff ganz herzlich zum Geburtstag gratulieren, und es freut mich, dass er heute den ganzen Tag anwesend ist. (*Applaus.*)

Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Das ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. 93/2017, Befangenheit der Arbeitgebervertreter im Stiftungsrat der BVK
René Truninger (SVP, Illnau-Effretikon)
- KR-Nr. 97/2017, Konzept «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee»
Andreas Erdin (GLP, Wetzikon)
- KR-Nr. 105/2017, Sonderschulung 15 plus
Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)
- KR-Nr. 113/2017, Sind die Ziele der Totalrevision des Verkehrsabgabengesetzes erreicht?
Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster)
- KR-Nr. 133/2017, Sachplan Asyl (SPA), Bundesasylzentrum (BAZ) Rümlang, Aufbau störender Ungleichheiten
Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)
- KR-Nr. 134/2017, Sachplan Asyl BAZ Rümlang, Anhörung und Miteinbezug der Bevölkerung
Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 107. Sitzung vom 19. Juni 2017, 8.15 Uhr

2. Wahl der Mitglieder und Ersatzmitglieder des Baurekursgerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 165/2017

Ratspräsidentin Karin Egli: *Ratspräsidentin Karin Egli:* Gemäss Paragraph 13 des Kantonsratsgesetzes ist geheime Wahl vorgeschrieben.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Ich verlese Ihnen zuerst die Nominationen der Interfraktionellen Konferenz, die einstimmig erfolgt sind. Das sind die vier Abteilungspräsidenten:

*Walter Linsi,
Felix Müller,
Reto Philipp,
Peter Rütimann.*

Als Mitglieder:

*Adrian Bergmann,
Martin Farner-Schmid,
Urs Hany,
Katrín Jaggi,
Kaspar Plüss,
Claude Reinhardt,
Alexander Seiler,
Stefano Terzi,
Jürg Trachsel.*

Keine einstimmige Nomination bei den Mitgliedern hat es gegeben bei:

*Beatrice Bosshardt,
Andreas Madianos.*

Auf dem Wahlzettel finden Sie denn auch zwei leere Linien vor, auf welche diese Namen eingetragen werden könnten.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Es ist ungewöhnlich, dass sich Fraktionssprecher beim Gerichtswahlgeschäft zu Wort melden. Ich tue das heute Morgen nicht ohne Notwendigkeit. Sie haben festgestellt, der Präsident der IFK hat es soeben noch einmal erwähnt: Auf der offiziellen Wahlliste sind die Linien 11 und 12 bei den Mitgliedern des Baurekursgerichts leer. Die IFK konnte sich auf die vier Präsidien und zehn Mitglieder einigen, zwei der vier Nominationen der SP fanden aus formalen Gründen keine Zustimmung der SVP. Unbestritten ist aber gemäss Proporzverteilung die Parteizugehörigkeit der SP-Sitze.

Ich schlage Ihnen namens der SP-Fraktion deshalb mit Überzeugung für die Linie 11 Frau Beatrice Bosshard und für die Linie 12 Herrn Andreas Madianos vor. Beatrice Bosshard ist diplomierte Landschaftsarchitektin HTL und arbeitet als Projektleiterin bei Stadtgrün Winterthur. In mehr als 20 Jahren hat sie sich umfassendes architektonisches Sachwissen im Städtebau, im Architektur- und Ingenieurwesen erarbeitet. Sie hat Erfahrungen bei der kompetenten Beurteilung komplexer Bauvorhaben, von Areal- und Grossüberbauungen. In ihrer täglichen Arbeit ist sie in regem Austausch mit Architekten und Bauherrschaften.

Zu Andreas Madianos: Er ist gelernter Hochbauzeichner und hat an der Hochschule für Technik in Rapperswil Raumplanung studiert. Als Raumplaner hat er kommunale und kantonale Richtpläne miterarbeitet. Er war Projektleiter bei der Denkmalpflege Winterthur und ist seit zwei Jahren in der Denkmalpflege und Raumentwicklung tätig.

Beide dieser Kandidatinnen und Kandidaten sind hochqualifiziert. Die Justiznominationskommission der SP Kanton Zürich hatte die Qual der Wahl. Sie konnte aus mehr als einem Dutzend qualifizierter Bewerberinnen und Bewerbern auswählen. Beatrice Bosshard und Andreas Madianos haben sich in der Fraktion gegen drei weitere Bewerberinnen und Bewerber durchgesetzt. Die Fraktion hat sich für sie entschieden, obschon sie aufgrund eines reinen Dossierentscheids der kantonsrätlichen Justizkommission nicht zur Präsentation eingeladen worden sind. Wir sind überzeugt, dass sie die beiden Kandidaten, hätten sie Gelegenheit erhalten, sich vorzustellen, auch von der Justizkommission positiv beurteilt worden wären. Beatrice Bosshard und Andreas Madianos sind für das Baurekursgericht qualifiziert. Sie sind erfahren und auch als gefestigte Persönlichkeiten für ein Richteramt prädestiniert. Sie finden die Namen auf dem Beiblatt an Ihrem Platz. Ich bitte um Unterstützung.

Peter Uhlmann (SVP, Dinhard): Ich melde mich betreffend die Wahl von Felix Müller. Es ist zwar müssig, hier über Felix Müller noch zu reden. Es wurde viel geschrieben und geredet, vor allem im Umfeld von Winterthur. Leider wurde von ihm fast nichts Gutes gesagt. Ja, und nun soll ich hier oder sollen wir Kantonsräte hier so einem Mann für weitere sechs Jahre zu einem schönen Job verhelfen? Mein Fazit über ihn, kurz und bündig: Wer nicht führen kann, muss gehen.

Ich bin auch überzeugt, dass das Volk hier an unserer Stelle so entscheiden würde. Hut ab vor den Grünen der Stadt Winterthur: Sie haben sich klar von ihm distanziert. Auf kantonaler Ebene sind sie leider

nicht so einsichtig, dabei wären ja viele andere gute Kandidatinnen und Kandidaten zur Stelle. Aber anscheinend haben sie denen den Maulkorb angelegt. Das habe ich aus gutunterrichteten Kreisen, sogar von grünen Mitgliedern gehört.

Es kann ja nicht sein, dass wir hier drinnen entgegen dem grossmehrheitlichen Volkswillen solch eine Wahl akzeptieren können. Ich weiss, man soll unterscheiden, aber irgendwie ist das die gleiche Person. Und von dem her kann ich da nicht dahinterstehen und werde Herrn Müller streichen. Tun Sie es auch.

Priska Koller (FDP, Hettlingen): Wir sind uns gewohnt, alle sechs Jahre die zur Wiederwahl antretenden Richterinnen und Richter in diesem Kanton, sofern sie durch den Kantonsrat zu wählen sind, ohne Wenn und Aber wiederzuwählen. Dieses Prozedere mag gute Gründe haben. Mir als demokratisch gewählte Parlamentarierin ist es aber wichtig, genauer hinzuschauen, vor allem wenn Stimmen aus der Bevölkerung zu hören sind, die sich negativ über einen zu wählenden Kandidaten äussern.

Aus fachlicher Sicht ist in Bezug auf die wieder zu wählenden drei Abteilungspräsidenten und den neu zu wählenden vierten Abteilungspräsidenten am Baurekursgericht nichts Negatives zu hören gewesen. Sogar dem in Winterthur und innerhalb seiner eigenen Partei stark umstrittenen Kandidaten Felix Müller wird «Okay-bis-gut-Verhalten» am Gericht zugestanden. Aufgrund des Rotationsmodus am Baurekursgericht wird Felix Müller aber, sofern wir ihn heute als Baurekursrichter bestätigen, ab der neuen Legislatur, beginnend am 1. Juli 2017, als Präsident des Baurekursgerichts amten. Ein Gerichtspräsident hat ein sehr viel breiteres Anforderungsprofil zu erfüllen als ein gewöhnlicher Richter am Gericht. Neben den eigentlichen richterlichen Tätigkeiten muss der Gerichtspräsident das Gericht führen. Daneben vertritt er es gegen aussen und zeichnet für die Medienarbeit und die Reputation des Gerichts verantwortlich.

Dass Felix Müller nicht über die geforderten Führungs- und Kommunikationsfähigkeiten verfügt, hat er in den letzten Jahren als Präsident der Kreisschulpflege Töss in Winterthur immer und immer wieder bewiesen. Verschiedene Anspruchsgruppen, darunter auch die Ombudsfrau der Stadt Winterthur (*Viviane Sobotich*), haben sich öffentlich über die fehlende Kommunikationsfähigkeit von Felix Müller geäussert. Es besteht auch der Verdacht, dass viele der entstandenen Probleme auf die fehlende Führungsfähigkeit von Felix Müller zurückzuführen sind. Ich erachte aufgrund dieser fehlenden Qualitäten

Felix Müller als nicht geeignet für das Amt als Präsident des Baurekursgerichts.

Somit möchte ich Sie alle bitten, den Kandidaten Felix Müller von Ihrer Wahlliste zu streichen. Sofern er das absolute Mehr im ersten Wahlgang nicht erreicht, wird er so in einen zweiten Wahlgang gezwungen. Ein schlechtes Abschneiden von Felix Müller heute Morgen gäbe den übrigen Abteilungspräsidenten des Baurekursgerichts die nötige Rückendeckung, um das intern übliche Rotationsprinzip zu durchbrechen und den aktuellen Vizepräsidenten des Gerichts, Felix Müller, somit als Präsidenten des Gerichts zu verhindern. Herzlichen Dank.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Gemeinsam mit der einstimmigen IFK empfehlen wir Ihnen heute Felix Müller zur Wahl ans Baurekursgericht. Wir haben heute ausschliesslich seine Arbeit am Baurekursgericht zu werten, und da gibt es keine Beanstandungen. Anlässlich der IFK-Sitzung wurden keine Fragen gestellt und keine Einsprachen gemacht. Das Verwaltungsgericht, als direkte Aufsichtsbehörde, hat keine Mängel an der Arbeit von Felix Müller als Abteilungspräsidenten gefunden. Korrekterweise wurde sowohl in der IFK als auch am Verwaltungsgericht seine Arbeit am Baurekursgericht bewertet und nicht andere Tätigkeiten ausserhalb. Weder sein privates Wirken noch seine Tätigkeit in der Schulpflege Winterthur spielten da eine Rolle. Und das soll jetzt aufgrund von Briefen von einigen unzufriedenen Eltern, die gar nichts mit dem Baurekursgericht zu tun haben, plötzlich alles anders sein. Nur eine kleine Bemerkung zum Fall Winterthur: Die Kampagne gegen Müller als Schulpräsidenten trägt dieselben Merkmale wie die Hatz gegen die KESB (*Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde*): Es wird öffentlich vieles gesagt und behauptet. Die Medien nehmen alles noch so gerne auf und machen süffige Titel. Aber alles bleibt halt einseitig, weil die Betroffenen schweigen müssen, sie stehen unter Amtsgeheimnis. Das ist so und das ist auch richtig so, aber das gibt keinen Freipass, um alles zu sagen und zu schreiben. Es gibt also keinen Grund, die Wahl von Felix Müller zu verschieben oder abzusagen oder nicht zu tätigen. Seine Eignung ist bewiesen, das wird von niemandem bestritten. Wenn wir heute die Wahl aussetzen oder ihn nicht wählen, erschweren wir nur die Konstituierung des Gerichts, die bis zum 1. September erfolgen muss. Und als Wahlkörper zeigen wir uns wirklich von einer schlechten Seite, wenn wir diese Konstituierung erschweren.

Es ist richtig, es besteht kein Anspruch auf Wiederwahl. Richterinnen und Richter werden alle sechs Jahre zur Wahl gestellt, man kann also jemanden auch nicht wählen. Richtig ist aber auch, dass bei einer Nichtwiederwahl erhärtete Feststellungen für Fehler im Amt vorliegen müssen. Und dann muss man dem Kandidaten das rechtliche Gehör gewähren. Das fand die IFK unnötig, obwohl zu diesem Zeitpunkt die Streitigkeiten oder die Klagen über die Schulpflege in Winterthur bekannt waren. Es spielte richtigerweise keine Rolle in der IFK. Als Kantonsrat und als Wahlbehörde sollten und dürfen wir die richterliche Unabhängigkeit nicht mit einer unsachlichen Abwahl oder einer Denkwahl infrage stellen. Wir stellen uns einmal mehr in ein miserables Licht und handeln staatspolitisch bedenklich, wenn wir das tun. Offensichtlich – das haben wir gehört – suchte man Sprengkandidaturen aus unseren Reihen. Noch am Samstagabend um sieben orientierte mich Philipp Müller darüber, dass er von Herrn Uhlmann angefragt wurde, für solche Spiele aber kein Verständnis habe. Wir haben ihm keinen Maulkorb erteilt – niemandem –, aber wir lassen so nicht mit uns spielen.

Felix Müller hat sich im Amt bewährt. Es liegen keine erhärteten Gründe für eine Abwahl vor. Würde er abgewählt, zwingen Sie uns dazu, die Gerichte anzufragen. Das liegt nicht in unserem und bestimmt auch nicht in Ihrem Interesse. Ich bitte Sie, die Reputation dieses Parlaments nicht unnötig zu beschädigen. Wählen Sie Herrn Müller. Ich danke Ihnen.

Ratspräsidentin Karin Egli: Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Ich mache Sie noch darauf aufmerksam, dass Jürg Trachsel, Richterswil, als Mitglied des Baurekursgerichts sowie das Ersatzmitglied Antoine Berger, Kilchberg, im Ausstand sind und sich auf der Tribüne befinden.

Weiter möchte ich noch eine Korrektur bekannt geben: Sie haben auf dem gelben Zettel, der verteilt wurde, bei Beatrice Bosshard eine Nummer 1 gesehen. Das wäre aber die Linie 11.

Wir schreiten zur Wahl. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden sind zu zählen. Ich mache darauf aufmerksam, dass auf der Tribüne und im Ratssaal ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen gebe, dass alle Stimmzettel wieder eingesammelt sind.

Nun bitte ich Sie, die «P/W»-Taste zu drücken. Es sind 166 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt und ausgefüllt werden.

Ich bitte die Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung im Regierungsratszimmer durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. In der Zwischenzeit fahren wir mit der Behandlung des Geschäftes Nummer 4 weiter.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

| | |
|--|------|
| Anwesende Ratsmitglieder..... | 166 |
| Eingegangene Wahlzettel..... | 166 |
| Davon leer | 0 |
| Davon ungültig | 0 |
| Massgebende Wahlzettel..... | 166 |
| Total der Stimmen (16-fache Zahl der massgebenden Wahlzettel)..... | 2656 |
| Abzüglich leere Stimmen | 352 |
| Abzüglich ungültige Stimmen..... | 19 |
| Massgebende Stimmenzahl | 2285 |
| Massgebende einfache Stimmenzahl | 2285 |
| Absolutes Mehr | 72 |

Gewählt sind:

als Präsident (je 25%)

| | |
|-------------------------|-------------|
| Walter Linsi mit..... | 152 Stimmen |
| Felix Müller mit..... | 75 Stimmen |
| Reto Philipp mit..... | 158 Stimmen |
| Peter Rütimann mit..... | 154 Stimmen |

als Mitglied (je 12%)

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Adrian Bergmann mit..... | 147 Stimmen |
| Martin Farner-Schmid mit..... | 152 Stimmen |
| Urs Hany mit | 155 Stimmen |
| Katrin Jaggi mit..... | 160 Stimmen |
| Walter Linsi mit..... | 149 Stimmen |
| Kaspar Plüss mit..... | 159 Stimmen |
| Claude Reinhardt mit | 160 Stimmen |
| Alexander Seiler mit..... | 148 Stimmen |
| Stefano Terzi mit..... | 163 Stimmen |
| Jürg Trachsel mit..... | 144 Stimmen |

Beatrice Bosshard mit99 Stimmen
Andreas Madianos mit98 Stimmen
Vereinzelte12 Stimmen
Gleich massgebende Stimmenzahl von2285 Stimmen

Ich gratuliere allen Gewählten und wünsche ihnen viel Erfolg in ihrem Amt. (*Applaus.*)

Wir kommen zur Wahl der Ersatzmitglieder des Baurekursgerichts.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der IFK: Ich verlese Ihnen die von der IFK einstimmig nominierten Ersatzmitglieder:

*Antoine Berger,
Ivo Brogle,
Ueli Brunner,
Daniel Dittli,
Gabriele Kisker,
Peter Meier,
Kurt Schlatter-Romann.*

Hier gibt es ebenfalls eine leere Linie. Da gibt es einen von der IFK nicht einstimmig verabschiedeten Vorschlag von

Kosmas Savary.

Dann diejenigen, die vom Baurekursgericht vorgeschlagen wurden:

*Frank Martin Kessler,
Marlen Patt,
Ursula Räuftlin.*

Auch hier gibt es eine leere Linie. Die Interfraktionelle Konferenz hat hier keine Einigung gefunden. Es handelt sich um

Ruth Büchi-Vögeli.

Ich beantrage Ihnen hier im Namen des Baurekursgerichts, Ruth Büchi-Vögeli auch ohne die Einstimmigkeit der IFK zu wählen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Ich schlage Ihnen namens der Fraktion der Alternativen Liste Kosmas Savary, diplomierter Forstingenieur ETH, Zürich, vor.

Ratspräsidentin Karin Egli: Werden die Vorschläge vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden, oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur der Wahlvorschlag der IFK vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 38 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, die Vorgeschlagenen als gewählt. Ich gratuliere den Gewählten zu ihrer ehrenvollen Wahl und wünsche ihnen Erfolg und Befriedigung im Amt.

Ich möchte das noch ergänzen, ich habe das vielleicht nicht korrekt gesagt: Beide Vorschläge, derjenige der IFK wie der Vorschlag von Markus Bischoff, werden als gewählt angesehen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl der Mitglieder und Ersatzmitglieder des Steuerrekursgerichts

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 166/2017

Ratspräsidentin Karin Egli: Gemäss Paragraf 13 des Kantonsratsgesetzes ist geheime Wahl vorgeschrieben.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Ich verlese Ihnen die Mitglieder des Steuerrekursgerichts, die entsprechende Stellenprozente haben, einstimmig vorgeschlagen durch die IFK. Es sind dies:

*Christian Mäder,
Walter Balsiger,
Barbara Collet,
Christina Hefti,*

*Michael Ochsner,
Micheline Roth,
Marcus Thalmann,
Alexander Widl.*

Ratspräsidentin Karin Egli: Wir schreiten zur Wahl. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden sind zu zählen. Drücken Sie bitte die Präsenztaste «P/W». Ich mache darauf aufmerksam, dass auf der Tribüne und im Ratssaal ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Wir gehen wie folgt vor: Die Stimmenzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen geben kann, dass alle Stimmzettel wieder eingesammelt sind.

Es sind 139 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt und ausgefüllt werden.

Ich bitte die Stimmenzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung im Regierungsratszimmer durchzuführen. Sie sind damit einverstanden. In der Zwischenzeit fahren wir mit der Behandlung des Geschäfts Nummer 5 weiter.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

| | |
|--|-------------|
| Anwesende Ratsmitglieder | 139 |
| Eingegangene Wahlzettel..... | 139 |
| Davon leer | 0 |
| Davon ungültig..... | <u>0</u> |
| Massgebende Wahlzettel..... | 139 |
| Total der Stimmen (8-fache Zahl der massgebenden Wahlzettel) | 1112 |
| Abzüglich leere Stimmen..... | 19 |
| Abzüglich ungültige Stimmen | 0 |
| Massgebende Stimmenzahl..... | 1093 |
| Massgebende einfache Stimmenzahl | 1093 |
| Absolutes Mehr | 69 |
| Gewählt sind: | |
| der Präsident (100%) | |
| Christian Mäder mit | 138 Stimmen |
| die Mitglieder | |
| Walter Balsiger (100%) mit | 138 Stimmen |

| | |
|---|------------------|
| Barbara Collet (50%) mit | 127 Stimmen |
| Christina Hefti (70%) mit..... | 138 Stimmen |
| Michael Ochsner (80%) mit | 138 Stimmen |
| Micheline Roth (80%) mit..... | 138 Stimmen |
| Marcus Thalmann (60%) mit | 138 Stimmen |
| Alexander Widl (60%) mit..... | 138 Stimmen |
| Vereinzelte..... | <u>0 Stimmen</u> |
| Gleich massgebende Stimmenzahl von..... | 1093 Stimmen |

Ich gratuliere allen Gewählten sehr herzlich und wünsche ihnen viel Erfolg in ihrem Amt. (*Applaus.*)

Wir kommen zur Wahl der Ersatzmitglieder des Steuerrekursgerichts. Das Wort hat Marcel Lenggenhager, Präsident der Interfraktionellen Konferenz, wenn er denn da wäre. (*Marcel Lenggenhager eilt an seinen Platz.*)

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau), Präsident der IFK: Entschuldigung, ich war aber auch in Sachen IFK unterwegs, also nicht einfach irgendwo beim Kaffeetrinken.

Ich darf Ihnen die Ersatzmitglieder der IFK-Nomination bekannt geben, es sind dies:

*Tobias Braun,
Heinrich Jud,
Jasmin Malla,
Tanja Petrik,
Roman Sieber,
Karl Sommer,
Jürg Steiner,
Markus Weidmann.*

Und das Steuergericht hat von seinem Vorschlagsrecht ebenfalls Gebrauch gemacht und uns folgende Namen bekannt gegeben:

*Jürg Bügler,
Hans Heinrich Knüsli,
Claude Treyer,*

Oliver Untersander.

Ratspräsidentin Karin Egli: Werden die Vorschläge vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur der Wahlvorschlag der IFK vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 38 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, die Vorgeschlagenen als gewählt. Ich gratuliere den Gewählten zu ihrer ehrenvollen Wahl und wünsche ihnen Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

Antrag des Regierungsrates vom 7. Dezember 2016 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. April 2017

Vorlage 5323a

Ratspräsidentin Karin Egli: Wir können Nichteintreten, Rückweisung, Ablehnung und natürlich Zustimmung beschliessen. Wir können an der Verordnung selber jedoch nichts mehr ändern.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Angebotsverordnung, die das Angebot des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) definiert, ist eine genehmigungspflichtige Verordnung. Der Regierungsratsbeschluss vom 7. Dezember 2016 beantragt, die Angebotsverordnung zu ändern. Mit Beschluss vom 11. April 2017 beantragt die KEVU mit einem Stimmenverhältnis von 11 zu 4, dies zu genehmigen.

Was will in der Angebotsverordnung geändert werden? Heute ist in Paragraf 4 definiert, wie die Erschliessungen gemacht werden sollen. In Absatz 1 steht, dass zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern und Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen werden müssen. In Absatz 3 ist definiert, wie weit diese Haltestelle entfernt sein darf, damit das Gebiet erschlossen ist. Für die Feinerschliessung ist eine

Distanz von 400 Metern definiert und für die Groberschliessung eine Distanz von 750 Metern.

In verschiedenen Fällen musste der ZVV Quartiere erschliessen, die er eigentlich nicht wollte, da er es als wenig wirtschaftlich und nicht sinnvoll erachtete. Aber dem Rekurs der Gemeinden wurde jeweils vom Regierungsrat stattgegeben, da diese Quartiere gemäss Angebotsverordnung erschlossen werden müssen. Paragraf 4 Absatz 1 der Angebotsverordnung ist keine Kann-Formulierung, entsprechend hat der Regierungsrat diese Rekurse genehmigt. Typischerweise hat er diese aber genehmigt mit der Aufforderung, dass dieses Angebot mehr oder minder kostenneutral anzubieten sei. Dies führte laut ZVV zu einem ineffizienten Mitteleinsatz der für den ÖV zur Verfügung stehenden Mittel.

Damit der ZVV in Zukunft diese Erschliessungen, die er ursprünglich nicht machen wollte, in Zukunft nicht mehr machen müsste, passte die Regierung die Angebotsverordnung an, was nun vom Kantonsrat genehmigt werden soll. Was sind nun die konkreten Änderungen?

Es wird ein neuer Paragraf 4a hinzugefügt, der Ausnahmefälle regelt. Das heisst, in Ausnahmefällen gelten eben dann für die Feinerschliessung nicht mehr die 400 Meter, sondern die 750 Meter wie für die Groberschliessung. Ein Ausnahmefall ist, wenn unverhältnismässige Kosten entstünden, wenn man den ursprünglichen Paragrafen eins zu eins anwenden würde oder wenn diese Erschliessung grundsätzlich der Netzgestaltung zuwiderlaufen würde.

Dies führt dazu, dass von den heute 95 Erschliessungslücken 51 verschwinden würden, also mehr als die Hälfte. Für Arbeitsplatzgebiete wurde auch die Erschliessungspflicht am Wochenende und an Feiertagen relativiert. Das Kursangebot kann bei diesen an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen herabgesetzt oder sogar vollständig eingestellt werden, wenn die Summe aus Einwohnerzahl und Anzahl der an diesen Tagen belegten Arbeits- und Ausbildungsplätzen weniger als 300 beträgt. Die Folge hiervon ist, dass von den 95 Erschliessungslücken 15 verschwinden werden. Das heisst, die revidierte Erschliessungspflicht in der Angebotsverordnung würde dazu führen, dass von den heute 95 ausgewiesenen Erschliessungslücken gerade noch 38 übrig bleiben würden. Die Anpassungen führen also zu einer Relativierung der Erschliessungspflicht. Das heisst, es kann von Fall zu Fall entschieden werden, ob nun der Perimeter für die Feinerschliessung, die 400 Meter, gelten – typisch für die Feinerschliessung sind Busse – oder derjenige für die Groberschliessung, die 750 Meter.

Die Frage ist also: Kann man sagen, auch eine Bushaltestelle hat ein Einzugsgebiet von 750 Metern?

Gemäss Aussagen des ZVV sollen heute erschlossene Gebiete, die aufgrund dieser Veränderung nicht mehr erschlossen werden müssten, nicht ihre Erschliessung verlieren. Die Wortwahl der Angebotsverordnung insgesamt wurde so gewählt, dass ZVV eine relativ grosse Flexibilität hat.

Ein weiterer neuer Absatz kommt dazu, der die Wirtschaftlichkeit von Neuerschliessungen hinzufügt. Da wäre Paragraf 4 Absatz 3. Neuerschliessungen können in allen Angebotsbereichen von wirtschaftlichen Kriterien abhängig gemacht werden. Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit. Heute ist es so, dass wenn eine Angebotslücke besteht, diese erschlossen werden muss, egal, ob es wirtschaftlich ist oder nicht.

Die KEVU beantragt Ihnen in der Mehrheit, diese Anpassung der Angebotsverordnung zu genehmigen. Die KEV-Mehrheit ist der Meinung, dass die Änderung vernünftig, angemessen und zumutbar sei. Die Mittel für den öffentlichen Verkehr werden effizient und am richtigen Ort eingesetzt und nicht bei Pseudo-Erschliessungslücken. Dies führt dazu, dass sich der Druck auf den Kostendeckungsgrad reduziert, weil diese Erschliessungslücken eine relativ schlechte Kostendeckung ausweisen würden, würden sie erschlossen. Die KEVU-Mehrheit ist der Meinung, dass die Wirtschaftlichkeit ein wichtiges Kriterium sein muss. Und sie ist der festen Überzeugung, dass diese Änderung der Angebotsverordnung nicht zu einem Abbau des öffentlichen Verkehrs führen wird.

Die Minderheit beantragt Ihnen, auf die Änderung der Angebotsverordnung nicht einzutreten. Sie befürchtet nämlich, dass das Argument mit der Wirtschaftlichkeit einen zu grossen Spielraum ermöglicht. Weiter führt diese Änderung dazu, dass die Möglichkeit zu einem Abbau des öffentlichen Verkehrs besteht. Dass die bestehenden Linien nicht betroffen sein werden, ist letztlich gemäss der Minderheit nur ein Versprechen, und es ist nicht garantiert, dass dem so sein wird. Denn es könnte sehr gut sein, dass der finanzielle Druck auf den ZVV massiv steigen wird, und dann werden eben diese bereits erschlossenen Gebiete infrage gestellt. Man könne auch die Diskussion im Rahmen von L16 (*Leistungsüberprüfung 2016*) anschauen. Das heisst, die Befürchtung der Minderheit besteht darin, dass diese Angebotsänderung nicht heute, aber vielleicht morgen mit dem Auslegungsspiel-

raum dazu führen wird, dass die Versorgung reduziert wird, auch wenn das heute so nicht angedacht ist.

Im Namen der KEVU-Mehrheit bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und sie anzunehmen. Herzlichen Dank.

Minderheitsantrag von Thomas Forrer, Felix Hoesch und Rosmarie Joss:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Die vorliegende Änderung der Angebotsverordnung ist ein unschönes Beispiel dafür, wie die Regierung als Big-Player mit den Anliegen aus einzelnen Gemeinden umgeht. Wir alle wissen und haben es jetzt wieder gehört: Anlass für die Änderungen sind zwei Rekurse gegen den Verbundfahrplan 2016/2017. Die Gemeinde Niederhasli hatte verlangt, dass der abgelegene Ortsteil Nassenwil und das Industriegebiet Oberhasli neu durch den ÖV bedient werden. Es ging hier um keine Sonderwünsche, um keine «Nice-to-have-Erschliessungen», sondern schlicht und einfach um die Grundversorgung der Anwohnerinnen und Anwohner und Arbeitenden durch den ÖV. Und an diesem Prinzip der Grundversorgung gilt es auch weiterhin ohne Wenn und Aber festzuhalten. Die Grundversorgung durch den ÖV gehört zu den wesentlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Grundpfeilern unseres Kantons, und jetzt will die Regierung an diesen Grundpfeilern rütteln.

Es ist schon seltsam, die Volkswirtschaftsdirektion hat ermittelt, dass 95 Gebiete in unserem Kanton Anspruch auf Erschliessung durch den ÖV erheben könnten. Aus diesen 95 Gebieten gingen bei der vorletzten Fahrplanauflage aber nur gerade zwei Rekurse betreffend Grundversorgung ein, die gutgeheissen werden mussten. Wir sehen also, die heutige Verordnung wird in keiner Weise durch die Gemeinden ausgenützt, im Gegenteil: Wir beobachten bei den Gemeinden einen massvollen, wenn nicht sogar zurückhaltenden Umgang mit den Möglichkeiten, die ihnen die gegenwärtige Verordnung an die Hand gibt. Die Regierung tut jetzt aber so, als müsste sie ein wildgewordenes Ross bändigen. Und was macht man, nachdem man zwei Begehren recht geben musste? Man ändert einfach die Spielregeln, damit das künftig nicht mehr vorkommt. Das ist kein feiner Stil. Man gibt den Gemeinden Kriterien an die Hand, nur sollen sie sich bitte nicht darauf berufen. Und so führen dann die vorliegenden Ausnahmeregelungen vor allem dazu, dass die Grundversorgung von nicht erschlossenen Gebieten praktisch nicht mehr eingefordert werden kann. Denn was

hier neu als Ausnahme deklariert wird, soll zum Regelfall werden. Warum sonst rechnet uns die Regierung vor, dass man durch diese Änderungen jährliche Ausgaben von 20 Millionen vermeiden könne, Ausgaben, die man bis anhin ja gar nicht hatte? Statt ab 400 Metern Luftlinie zur nächsten Haltestelle soll die Feinerschliessung neu erst ab 750 Metern erfolgen können. In der Weisung lesen wir, dass die 750 Meter ja bereits für die Groberschliessung durch die S-Bahn gelten, also könne man das den Busnutzern genauso zumuten. Doch das ist eben genau nicht das Gleiche. Es besteht ein erheblicher Unterschied, ob man einen Kilometer zur nächsten S-Bahn-Station geht oder einen Kilometer zum nächsten Bus, der einen dann zur S-Bahn bringt, die einen wiederum zur Arbeit fährt und so weiter – und irgendwann bleibt die Zumutbarkeit auf der Strecke.

Doch nicht genug: Mit den 750 Metern Luftlinie hat man erst die Hälfte der 95 Gebiete ohne Grundversorgung vom Tisch. Um die restlichen auch noch wegzuputzen, muss jetzt ein Gummi-Kriterium her, und dieses Gummikriterium heisst Wirtschaftlichkeit. Denn die Frage, was für die Regierung «wirtschaftlich» im Zusammenhang mit ÖV bedeutet, steht unbeantwortet im Raum. Ist damit der Kostendeckungsgrad gemeint? Sind dafür die Fahrgastzahlen massgebend? Oder geht es um den nominalen Aufwand in Franken und Rappen? Und wo genau zieht die Regierung den Strich? Die Antworten darauf sind gerade für die Gemeinden eminent wichtig. Die Gemeinden sind auf Planungssicherheit angewiesen. Sie müssen abschätzen können, dass sie Anspruch auf Erschliessung haben, gerade wenn es um Festlegungen im Rahmen der BZO (*Bau- und Zonenordnung*) geht.

Man wird den Eindruck also nicht los, dass die Regierung mit dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit vor allem ihren Ermessensspielraum und denjenigen des ZVV vergrössern will. Und gleichzeitig soll der Rekurrenzierbarkeit ein empfindlicher Dämpfer verpasst werden. Mit dem neuen Gummikriterium wird kaum eines der 95 Gebiete je erschlossen werden, die Anspruch auf Grundversorgung haben. Und man kann davon ausgehen, dass Ausbauten, wie etwa die Verlängerung des 5er-Trams bis zum Eingang des Zürcher Zoos, bei solchen Kriterien eine düstere Zukunft haben. Und dasselbe gilt für die Erschliessung von anderen Ausflugszielen. Wie restriktiv das PVG (*Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr*) und die Angebotsverordnung schon heute ausgelegt werden, zeigt das Beispiel «Sonnenberg» in Adliswil. Dieses Quartier am Hang der Albiskette liegt gerade knapp im 750-Meter-Einzugsgebiet des S-Bahnhofs Adliswil. Die Anwohner haben eine Bushaltestelle beantragt, weil zu den 750 Metern Luftlinie noch eine Höhendifferenz von 70 Metern hinzukommt,

also nochmals 0,7 Leistungskilometer. Die Wegzeit vom S-Bahnhof hinauf ins Quartier beträgt teilweise über 20 Minuten. Doch die begehrte Busstation haben die Anwohner des Sonnenbergs bis heute nicht bekommen, und mit den vorliegenden Ausnahmeregelungen liegt diese Busstation sowieso in weiter Ferne.

Angesichts dieser heute schon restriktiven Bewilligungspraxis empfehle ich Ihnen dringend, auf die Vorlage nicht einzutreten. Sie tun es für die vielen Bewohnerinnen und Bewohner der 95 Erschliessungsgebiete in unserem Kanton. Die beantragten Ausnahmeregelungen rütteln am Prinzip der Grundversorgung durch den öffentlichen Verkehr. Sie rütteln an einem Prinzip, mit dem wir im Kanton Zürich bis anhin bestens gefahren sind. Unsere Priorität muss weiterhin bei einer sehr guten und bedarfsgerechten ÖV-Erschliessung liegen und wir dürfen dieses Ziel nicht durch die Einführung von Gummikriterien verwässern. Ein starker ÖV nützt allen im Kanton – der Bevölkerung, der Wirtschaft, aber auch den Autofahrern – und nicht zuletzt: Er ist gut fürs Klima.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP unterstützt diese vorgeschlagene Änderung aus Überzeugung. Wir schliessen uns dem Jammern auf hohem Niveau und der dramatischen Darstellung von Thomas Forrer in keiner Weise an. Es geht nicht um den Abbau von bestehenden Leistungen, sondern was wir jetzt da haben, ist endlich – muss man sagen – ein wirtschaftlichkeitsorientierter Blick auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ja, auch da ist die Wirtschaftlichkeit ein Gebot. Im Gegensatz zu vielen einnahmeorientierten Lül6-Massnahmen, die wir hier in diesem Rat auch schon von verschiedener Seite gegeisselt haben, handelt es sich hier um eine echte Wirtschaftlichkeitsüberprüfung von gewissen Leistungen. Denn, Herr Forrer, es ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll, mit leeren Bussen durch die Weltgeschichte zu fahren, das macht einfach keinen Sinn. Es macht auch keinen Sinn, Arbeitsplatzgebiete mit einer Top-Erschliessungsqualität – die auch nötig ist, wenn dort gearbeitet wird und einige 100 Leute den ÖV nutzen – auch über Wochenenden und Feiertage mit leeren Fahrzeugen zu bestossen. Auch das ist ein Teil der Änderung der Angebotsverordnung.

Ich bin der Meinung, es spielt auch keine Rolle, ob das ÖV-Mittel, das Sie nach 750 Metern Fussweg besteigen, nun ein Bus oder ein Tram ist oder ob es eine S-Bahn ist. Also es kann durchaus auch sein, dass Sie halt zu der S-Bahn-Haltestelle zu Fuss gehen müssen. Und wenn wir bei diesen Distanzen sind: Wenn Sie jetzt in den zwei letzten Wo-

chen, als die Tramschienen am Limmatquai saniert wurden, ausnahmsweise einmal zu Fuss hierhin marschiert sind: Vom Central bis hierhin sind es genau 750 Meter. Ich denke, so schlecht erschlossen war das Rathaus auch während der Tramschienensanierung nicht.

Wir stimmen dieser Ausnahmeregelung zu, die notabene nur zum Tragen kommt, wenn wirklich unverhältnismässige Kosten entstehen würden. Und ich erinnere Sie daran: Das Defizit aus unrentablen Linien tragen der Kanton und die Gemeinden hälftig, es ist auch im Sinne der Gemeinden. Die SVP ist für Eintreten und Zustimmung zur Angebotsverordnung. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch wir können dieser Angebotsverordnung in dieser Form nicht zustimmen und unterstützen deshalb den Rückweisungsantrag von Thomas Forrer. Wir unterstützen es weiterhin, dass der ÖV wirklich und grossflächig gefördert wird, dass das Angebot erhalten wird. Dem Regierungsrat und dem ZVV könnten wir vielleicht noch trauen, dass das Angebot wirklich nicht zurückgefahren wird, wie sie versprochen haben. Aber wir befinden uns hier im Kantonsrat und dieser Kantonsrat Zürich ist eine Sparallianz. Wir fahren den Staat so weit wie möglich runter und machen das mit Inbrunst. Und das kann mittelfristig auch gewisse Quartierlinien und in der Landschaft, in den Dörfern, in den Weilern kleine Linien betreffen. Das können wir leider nicht unterstützen. Und eine ÖV-Linie braucht Zeit, bis sie von der Bevölkerung wirklich angenommen wird, bis wirklich einige Leute diese Linien benutzen. Darum müssen wir auch schwach besetzte Linien eine Weile lang – das können zehn Jahre sein, diese Weile – aufrechterhalten, erst dann nimmt die Bevölkerung sie an.

Es ist auch so: Wenn neue Gebiete erschlossen werden, wenn neue Überbauungen geplant werden, ist es ganz wichtig, dass man dort von Anfang an eine ÖV-Linie hat und die Menschen, wenn sie dorthin ziehen, von Anfang an wissen, dass es öffentlichen Verkehr gibt, und ihren Alltagsverkehr so einrichten, dass sie den öffentlichen Verkehr nutzen. Schauen Sie sich den Glattpark in Opfikon an und dann sehen Sie, dass das eben falsch laufen kann. Zu diesen 750 Metern: Das ist, wie gesagt, Luftlinie. Da kommt noch eine Höhendifferenz dazu, das kann ziemlich weit sein. Und dann gilt das Beispiel von Christian Lucsek – vom Central bisher hierher – leider nicht mehr, dann ist es plötzlich deutlich weiter, mit Höhenunterschieden und so weiter. Wenn wir noch ein Tobel dazwischen haben, dann ist es sowieso gänzlich unverhältnismässig.

Herr Forrer hat erwähnt, die Wirtschaftlichkeit sei ein Gummi-Paragraf. Das ist tatsächlich so. Ich finde aber genauso, dass es gänzlich unplanbar ist, wie die unverhältnismässigen Kosten – Paragraf 4a Absatz 2 litera – ausgelegt werden. Was sind unverhältnismässige Kosten? Ist das absolut? Ist das relativ? Wir wissen es nicht. Wir befürchten, dass so dann beklagt wird, dass gewisse Linien eingestellt werden müssen, weil sie zu weit weg sind. Das kann einfach nicht sein.

Wir von der SP fordern weiterhin, dass wir wirklich einen guten, flächendeckenden ÖV haben. Und das betrifft nicht nur die Landschaft. Auch in der Stadt Zürich, wo ich mich auskenne, wo ich mich gut auskenne, haben wir Quartiere, die mit Quartierbussen erschlossen sind, die zum Glück jetzt schon mit Quartierbussen erschlossen sind, weil sie nun nicht erschlossen werden müssten, wenn wir diese neue Angebotsverordnung haben. Und nun kann man kommen und könnte diese Quartierbuslinien, die – ich gebe es zu – keinen gigantischen Kostendeckungsgrad haben, einstellen, da könnten Sie fordern, dass sie eingestellt werden. Das kann nicht sein. Es ist also nicht nur ein Problem ausserhalb der Städte, sondern auch in den Städten.

Bitte unterstützen Sie dieses Nichteintreten und fördern Sie den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich weiterhin bedingungslos. Herzlichen Dank.

Olivier Moïse Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Der ZVV bietet uns ein hervorragendes Angebot, ja, ein Angebot, welches weltweit einmalig ist. Gemäss der bestehenden Angebotsverordnung gibt es im Kanton Zürich aber immer noch 95 Erschliessungslücken. Eine Erschliessungslücke ist jedoch nicht einfach eine Erschliessungslücke: Es ist ein Unterschied, ob jemand 450 Meter zum Bus laufen muss oder ob ein ganzes Dorf, wie zum Beispiel Uerzlikon, keinen ÖV-Anschluss hat. Gemäss der heute bestehenden Angebotsverordnung darf jedoch keine Unterscheidung gemacht werden. Jeder Erschliessungslücke, egal ob sie temporär oder permanent ist, egal ob es sich um sogenanntes isoliertes oder angrenztes Gebiet handelt, muss erschlossen werden. Dies ist nicht zweckmässig und eine Neuregelung drängt sich auf. Die FDP ist für einen guten öffentlichen Verkehr. Die FDP ist jedoch auch hier gegen das Giesskannenprinzip. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sollen dort fahren, wo sie benötigt werden und es Sinn macht, nicht einfach damit sie unterwegs sind. Die Befürchtung der SP und der Grünen, dass die Änderung der Angebotsverordnung in den Gemeinden zu einem Unsicherheitsfaktor werden könnte und dass

langfristig ein Abbau des ÖV droht, teilt die FDP nicht. Die Formulierungen in der Verordnung sind klar, und auch die Wirtschaftlichkeit ist genügend definiert. Es steht «Neuerschliessungen können in allen Angebotsbereichen von wirtschaftlichen Kriterien abhängig gemacht werden. Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit.» Mit dieser Formulierung wirkt die Vorlage wie gewünscht: Unechte Erschliessungslücken können individuell angeschaut werden, echte Erschliessungslücken bleiben bestehen. Bestehende Linien sind nicht tangiert, es ist kein Abbau geplant.

Die FDP ist für Eintreten und wird der Vorlage zustimmen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Grünliberalen stehen ein für einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr. Gut ausgebaut heisst aber nicht beliebig gut ausgebaut. Aber es heisst auch nicht, dass er mit starren Regeln ausgebaut werden soll. Mit den vorliegenden Anpassungen der Angebotsverordnung wird verhindert, dass übertriebene Ansprüche an die Erschliessung gestellt werden können. Dies würde nur zu Angeboten führen, die wenig genutzt werden und damit hochdefizitär sind. Die öffentlichen Mittel sollen gezielt dort eingesetzt werden, wo der Nutzen für die Bewohner am grössten ist. Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten an Wochenenden gehört zum Beispiel nicht dazu. Wenn es um den Ausbau der Mobilitätsangebote in Randgebieten oder zu Randzeiten geht, möchten die Grünliberalen den ZVV ermuntern, sich aktiv mit neuen Technologien und Angeboten auseinanderzusetzen. Wir sehen grosses Potenzial in Mitfahr-Apps, also dem modernen Autostoppen, Rufbussen oder Taxis bis hin zu selbstfahrenden Autos.

Bezüglich der heutigen Vorlage teilen wir die Befürchtungen der Grünen und SP nicht, dass die Verordnungsanpassungen rückwirkend zu Kahlschlägen im Regionalverkehr führen werden. Es stimmt zwar, dass mit der Verordnungsänderung dem ZVV eine gewisse Flexibilität gegeben wird und er auch die Wirtschaftlichkeit von neuen Buslinien in seine Überlegungen miteinbeziehen kann. Der ZVV hat aber immer wieder bewiesen, dass er sein Angebot mit Augenmass plant und umsetzt. Wir sind überzeugt, dass er das auch weiterhin tun wird, und stimmen der Vorlage zu.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Ich springe heute kurzfristig für Josef Wiederkehr ein.

Die CVP ist für einen hervorragenden öffentlichen Verkehr und stolz auf den ZVV. Im Kanton Zürich gibt es im öffentlichen Personenverkehr insgesamt etwa 95 Erschliessungslücken. Für deren Behebung wären jährlich insgesamt rund 20 Millionen Franken notwendig. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass diese Erschliessungslücken oft nur auf dem Papier bestehen – in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr. Im Alltag werden diese Erschliessungslücken von den Fahrgästen meist nicht als solche wahrgenommen, weil sich in der Regel eine Haltestelle zwar ausserhalb des in der Verordnung vorgeschriebenen Radius, aber häufig noch in Gehdistanz befindet.

Der Regierungsrat hat nun eine auch von der KEVU unterstützte Änderung dieser Verordnung vorgelegt, mit der die Anzahl Erschliessungslücken gesamthaft halbiert werden kann, und dies ohne spürbare negative Effekte für die Fahrgäste und ohne nennenswerte Kostenfolgen für die öffentliche Hand. Gerade das Letztere ist für die CVP, aber auch für mich als Gemeindepräsident der grössten Gemeinde in der Schweiz ohne Bahnhof von Interesse. Ich will gute ÖV-Verbindungen. Aber die Finanzmittel sollen effizient eingesetzt werden. Und vergessen wir eines nicht: Auch die Gemeinden haben ein finanzielles Interesse an einer sinn- und massvollen Erschliessung des öffentlichen Verkehrs, da sie das Defizit des ÖV zur Hälfte mitfinanzieren.

Mit den vom Regierungsrat vorgeschlagenen vier Anpassungen beziehungsweise Ausnahmeregelungen in der sogenannten Angebotsverordnung wird genau dies erreicht: eine sinn- und massvolle Erschliessung des öffentlichen Verkehrs, ohne die Finanzen zu strapazieren. Wie sieht die Änderung konkret aus? Neu sollen ein Paragraf 4a mit drei Absätzen und ein neuer Paragraf 13a in die Verordnung aufgenommen werden. Am wichtigsten ist dabei der neue Paragraf 4a Absatz 1. Dieser hat zum Ziel, dass die Definition dessen, ab wann ein Siedlungsgebiet als erschlossen gilt, im Ausnahmefall moderat ausgeweitet werden kann. So soll fortan ein zusammenhängendes überbautes Siedlungsgebiet auch dann als erschlossen gelten, wenn der Einzugsbereich von Bus- oder Tramhaltestellen statt bisher 400 Meter ausnahmsweise 750 Meter nicht übersteigt. Eine solche Ausnahmeregelung gewährleistet auch weiterhin ein sehr gutes Angebot im öffentlichen Personenverkehr.

Sie ist überdies sehr wirkungsvoll. Insgesamt kann mit der Lösung, wie gesagt, um die Hälfte der Erschliessungslücken geschlossen werden. Der neue Paragraf 13a sorgt des Weiteren für eine differenzierte Handhabung des sogenannten Kursangebotes. Bislang ist es nämlich so, dass die Erschliessungspflicht durch den öffentlichen Personen-

verkehr auch an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen gilt, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein Wohngebiet, ein Siedlungsgebiet mit gemischter Nutzung oder ein Arbeitsplatzgebiet handelt. Das Ganze würde zur auch aus umweltpolitischen Gründen absurden Situation führen, dass Arbeitsplatzgebiete auch an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen mit mindestens je zwölf Kursen pro Richtung bedient werden müssten, obwohl überhaupt nicht gearbeitet wird und folglich auch keine Nachfrage nach Transportleistungen besteht. Es ist deshalb angezeigt, dass in solchen Fällen, wie in Paragraf 13a angeregt, auf eine Erschliessung verzichtet oder das Kursangebot zumindest herabgesetzt werden kann.

Ich fasse zusammen: Die vorgeschlagene Ausnahmeregelung ist verhältnismässig, weil sie in der Praxis für die Fahrgäste nur geringfügige oder gar keine Auswirkungen haben. Ausserdem sind sie sinnvoll, weil mit ihnen wirksam Kosten eingespart werden können, ohne dass im öffentlichen Personenverkehr grössere Abstriche gemacht würden.

Die CVP ist für Eintreten, unterstützt die Änderung der Angebotsverordnung und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Wessen Brot ich ess', dessen Lied ich sing.» Aber keine Angst, diese bekannte Redensart soll mich nicht dazu ermuntern, Sie mit meinen Gesangskünsten zu belästigen. Ich möchte Ihnen lediglich meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Vorstandmitglied des VÖV, des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Ich könnte es also durchaus verstehen, wenn Sie bei diesem Geschäft einen Aufschrei von mir erwarten, wenn Sie denken, dass ich jetzt wie die Grünen für unzumutbar halte, dass die Gehdistanz zur nächsten Haltestelle neu satte 350 Meter mehr betragen darf als bisher und dass ich den Passus «in Ausnahmefällen» als regierungsrätliche Beruhigungstablette betrachte. Aber nix da, wer sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzt, hat trotzdem keine Freude an ideologischen Scheuklappen. Daher komme ich nach nüchterner Einschätzung dieses Geschäfts auch zur Auffassung, dass die vorgeschlagene Angebotsänderung in verschiedener Hinsicht durchaus Sinn macht. Denn sie beinhaltet zwei zentrale Anpassungen: Zum einen kann die Gehdistanz zur nächsten Bus- oder Tramhaltestelle von 400 Metern auf ausnahmsweise 750 Meter erhöht werden. Zum anderen wird eine Regelung aufgehoben, die einer differenzierten Fahrplanregelung schon lange im Wege steht. Denn angepasst würde auch Paragraf 4 Absatz 1 der Angebotsverordnung, also die Bedienung von Siedlungsgebieten. Seine Befolgung

bedeutet nämlich, dass überbaute Siedlungsgebiete von mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen werden müssen. Doch solch starke Regelungen lassen keine differenzierte Fahrplangestaltung zu. So müssen zum Beispiel reine Arbeitsplatzgebiete, die unter der Woche die 300-Personen-Frequenz problemlos erreichen, auch am Wochenende mit der gleichen hohen Anzahl an Kursen bedient werden. Das sind tatsächlich Leerfahrten beziehungsweise Leerläufe, und diese kosten nicht nur Geld, sondern gehen mit dem Schadstoffausstoss auch auf Kosten unserer Gesundheit.

Mit den beiden Anpassungen in Angebotsverordnung können von 95 aktuell bestehenden Erschliessungslücken 51 behoben werden, also mehr als die Hälfte. Und trotz der jährlichen Einsparungen von rund 20 Millionen Franken ist die Grundversorgung noch immer gewährleistet, ein Punkt, der uns keinesfalls egal sein sollte, gibt gerade der Kostendeckungsgrad des ÖV doch häufig Anlass zu Disputen, manchmal sogar zu ziemlich heftigen. Aber bestimmt sind wir uns einig, dass die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes durch verschiedene Brillen betrachtet werden muss. Und nur eine davon ist mit «wirtschaftliche Kriterien» angeschrieben. Die andere hat zum Versprechen der Regierung geführt, dass mit der Annahme dieser Verordnungsänderung keine bestehenden Linien abgebaut werden. Von einem Leistungsabbau kann denn hier auch nicht gesprochen werden, und dem würden wir auch nie zustimmen. Die Zahlen sprechen ohnehin eine andere Sprache, denn schon heute sind fast 97 Prozent des Kantonsgebietes mit einem feinen ÖV-Netz erschlossen. Das ist ein hervorragender Wert und auch eine Folge der nun schon seit bald 30 Jahren weitsichtigen und professionellen Arbeit der ZVV-Verantwortlichen.

Fazit: Wenn ich als Vorstandsmitglied des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs der vorgeschlagenen Änderung zustimme, können Sie es zusammen mit der EVP mit bestem Gewissen ebenfalls tun.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste unterstützt den Minderheitsantrag Forrer, das heisst, wir sind für Nichteintreten auf die Vorlage. Die vorgeschlagene Verordnungsänderung ist ein blanker Abbau und ein Freipass für Verkehrstechnokraten. Diese können beispielsweise künftig alle Wünsche nach neuen Angeboten mit «unverhältnismässigen Kosten» bodigen. «Unverhältnismässig» ist ein schwammiger Begriff und ein bewährtes Totschlagargument. Wir ha-

ben dies schon bei Bahnhofschiessungen gesehen oder beim Abbau von S-Bahnlinien.

Der öffentliche Verkehr ist keine wirtschaftliche Frage, sondern eine politische und eine wesentliche Aufgabe von Kanton und Gemeinden. Gemäss einer Analyse gibt es im Kanton Zürich insgesamt 95 Erschliessungslücken. Würde man diese Lücken schliessen, wäre mit jährlichen Kosten von 20 Millionen Franken zu rechnen. Diese 20 Millionen Franken sind wesentlich günstiger, als wenn wir in diesen mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Gebieten neue Strassen für den zunehmenden motorisierten Individualverkehr bauen müssten.

Aus diesen Gründen unterstützt die Alternative Liste den Minderheitsantrag. Wir treten auf die Vorlage nicht ein und lehnen sie ab. Besten Dank.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU wird dieser Änderung zustimmen. Entgegen Thomas Forrer oder auch Judith Stofer befürchten wir keinen Leistungsabbau. Der ÖV muss sich im Interesse der gesamten Bevölkerung dem Bedarf anpassen können. Die Vorgabe der Erschliessungspflicht von Gebieten mit über 300 Einwohnern oder Arbeitsplätzen gewährleistet auch weiterhin eine umfassende Erschliessung auf dem Lande. Dass neu in der Groberschliessung ein Radius bis 750 Meter bis zur nächsten Bushaltestelle gilt, ist machbar und heute bereits auf dem Lande keine Seltenheit. Die Änderung bringt mehr Flexibilität und berücksichtigt auch die Wirtschaftlichkeit. Es kann doch nicht sein, dass ein Bus samstags und sonntags stur ein Arbeitsplatzgebiet anfahren muss, wenn niemand einsteigt, kein Bedarf vorhanden ist, nur weil dies in der Verordnung so vorgeschrieben ist.

In diesem Sinne unterstützen wir die Änderung.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Der Kanton Zürich ist über 95 Prozent mit dem ÖV gut erschlossen. Dem ZVV ist es gelungen, mit dieser Angebotsverordnung der Problematik der Erschliessungslücken und der Anpassung der Betriebszeiten für Samstag, Sonn- und Feiertage gerecht zu werden. Die Wirtschaftlichkeit als zentraler Grundsatz des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich soll neu auch auf der Stufe Grundversorgung, das heisst Schliessen von Erschliessungslücken, berücksichtigt werden. Bestehende Linien sind nicht tangiert. Kein Abbau beim bestehenden Angebot ist geplant. Zudem werden die finanziellen Mittel dort eingesetzt, wo sie den höchsten Kundennutzen

erzielen. Die BDP wird der gelungenen Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr zustimmen. Besten Dank.

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

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Wir haben jetzt hier mehrmals gehört, dass die bestehende Angebotsverordnung starre Regeln enthalte, ohne Interpretationsspielraum, die uns zwingen, diese 95 Gebiete zu erschliessen. Aber ich frage Sie: Ist das denn jetzt geschehen? Haben wir Begehren von den entsprechenden Gemeinden und Anwohnern und Anwohnerinnen? Und haben wir Rekurse, die genau in diese Richtung zielen? Ich habe vorhin betont: Es sind genau zwei Rekurse, die bei der vorletzten Fahrplanänderung eingegangen sind und gutgeheissen wurden. Und Sie haben diese Verordnung vor einiger Zeit beschlossen. Wir sind damit gut gefahren, es ist kein Chaos eingetreten und es sind auch keine Maximalforderungen vonseiten der Gemeinden gestellt worden. Also tun Sie jetzt doch bitte nicht so, als müssten wir hier ein grosses Problem lösen, das sich angebahnt hat, im Gegenteil: Die gegenwärtige Verordnung lässt eben auch den Gemeinden gewisse Möglichkeiten. Und diese Möglichkeiten dürfen wir den Gemeinden nicht mit Gummi-Kriterien à la Wirtschaftlichkeit wegnehmen.

Es ist auch so, dass die Wirtschaftlichkeit tatsächlich in der Weisung aufgedrösel wird. Aber Sie wissen es doch, man kann Begriffe unendlich aufdröseln, wenn man für die einzelnen Teilbegriffe dann keine Werte angibt und keinen Strich zieht, wie weit jetzt die Wirtschaftlichkeit punkto Nachfrage geht, wie weit die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Kosten geht, die zusätzlich entstehen. Wenn man da keine Werte angibt, sondern nur auf den sogenannten gesunden Menschenverstand abstützen will, dann muss ich eben sagen: Ja, es gibt wahrscheinlich so viele gesunde Menschenverständnisse, wie es Menschen gibt. Und der eine denkt das und die andere eben etwas anderes. Die 20 Millionen pro Jahr, die wurden ja bis jetzt nicht ausgegeben. Sie reden davon, dass man Geld sparen könnte – Geld sparen, das man gar nicht ausgegeben hat. Das ist eine Form des Sparens, die mir neu ist.

Und drittens noch ein Punkt zur Grundversorgung: Interessanterweise haben wir ja in unserem Kanton ein grosses Netz von Strassen, inklusive Landstrassen, die zum Teil Kapazitäten haben, die bei weitem

nicht ausgeschöpft werden; zum Glück auch, sagen wir von den Grünen. Trotzdem steht die Erschliessung der abgelegenen Gebiete und Weiler in unserem Kanton durch Strassen überhaupt nicht infrage. Hier sind wir bereit, die Grundversorgung ohne Wenn und Aber zu gewährleisten. Warum aber sollen wir die Grundversorgung nicht gewährleisten, wenn es um Busse und öffentliche Verkehrsmittel geht, die auf diesen Strassen fahren? Im Grunde genommen haben wir zwei Mal das gleich Prinzip: Einmal Grundversorgung für den motorisierten Individualverkehr, das zweite Mal Grundversorgung der Bevölkerung durch den ÖV. Und jetzt wollen wir dieser Balance, dieser Ausgewogenheit, eine Schlagseite verpassen, indem wir die Grundversorgung beeinträchtigen möchten. Ich bitte Sie deshalb also, auf diese Vorlage nicht einzutreten. Dies auch im Sinne der Bevölkerung, die in diesen Gebieten lebt. Ich schätze, dass es ungefähr 20'000 Personen sind; wir können also sagen eine relativ grosse Zahl in unserem Kanton. Ich danke Ihnen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) spricht zum zweiten Mal: Es gibt aus meiner Sicht noch zwei Aspekte, die ich beleuchten möchte. Der eine ist, was Thomas Forrer jetzt angesprochen hat, das Thema der Grundversorgung. Gemäss Paragraph 18 des PVG gewährleistet der Verkehrsverbund eine Grundversorgung und führt darüber hinaus, entsprechend der möglichen Nachfrage, Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien ein. Die Frage ist ja jetzt: Inwieweit vertrauen wir dieser Gesetzesgrundlage und wo haben wir Angst, dass genau diese unterwandert wird? Meine Meinung ist zu diesem Punkt: Die politische Akzeptanz der Kostenunterdeckung, die wir immer wieder diskutieren, hängt auch davon ab, inwieweit der ZVV wirtschaftliche Aspekte einbeziehen kann, um eine Linie aufrechtzuerhalten oder nicht. Und da kommt der zweite ökologische Aspekt dazu: Der ZVV muss doch die Möglichkeit haben, statt eines normalen Kursbusses zum Beispiel einen Rufbus einzurichten, der bedarfsgerecht fährt – und wir haben von bedarfsgerechten Angebot gesprochen –, statt ein Kursbus, der mit gefühlten zweieinhalb Passagieren pro Tag Lärm und Abgase produziert. Das hat wirklich auch eine ökologische Komponente. Ich vertraue den ZVV-Verantwortlichen, dass sie das miteinbeziehen und nicht rein nach wirtschaftlichen Kriterien Linien streichen oder nicht erstellen, weil es ihnen gerade so in den Kram passt.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ein Blick zurück: Im letzten Fahrplanverfahren hat der Regierungsrat insgesamt elf Rekurse von

Gemeinden behandelt, die die Grundversorgung thematisiert haben. Und zwei dieser Rekurse musste der Regierungsrat aufgrund der klaren Rechtsgrundlagen gutheissen, obwohl auch der Regierungsrat damals schon gesagt hat, dass er die Argumente des ZVV eigentlich nachvollziehen kann. Und er hat auch gesagt, der ZVV solle die Angebotsverordnung entsprechend überprüfen und einen Antrag auf Revision stellen. Denn die heutige Angebotsverordnung lässt in der Frage der Grundversorgung in verschiedenen Bereichen keinen Spielraum, so ist der genaue Wortlaut: Sind die formalen Bedingungen für eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gegeben, so darf sie den Gemeinden nicht verweigert werden. Das heisst, sie haben einen regelrechten Anspruch darauf. Der Regierungsrat hat sich deshalb dafür entschieden, entsprechend den ZVV einzuladen, eine Änderung vorzuschlagen. Denn würde man nun diese beiden Entscheide umsetzen, dann führte dies zu Fahrplanverfahren, die auch der Regierungsrat als nicht mehr bedarfsgerecht und auch nicht mehr als guten Mitteleinsatz beurteilen würde.

Herr Kantonsrat Forrer, diese 20 Millionen wollen wir ja dort einsetzen, wo es Sinn macht und wo auch der Bedarf entsprechend ist. Das ist auch unsere Aufgabe, die wir vom Raumordnungskonzept des Kantons Zürich haben. Wir wollen beim öffentlichen Verkehr vor allem dort investieren, wo auch viele Menschen davon profitieren. Ich bin deshalb klar der Meinung, dass diese Revision sinnvoll ist, nein, sie ist sogar für den öffentlichen Verkehr, für die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich sehr wichtig. Denn warum ist sie wichtig? Weil sie eben die Spreu vom Weizen trennt. Das heisst, sie trennt die echten Erschliessungslücken von denen, die wir nicht als eigentliche Erschliessungslücke beurteilen.

In diesem Sinne glaube ich, dass wir letztlich einen vernünftigen Entscheid fällen. Und es ist mir sehr wichtig zu betonen, dass der ZVV und auch die Regierung die bewährte Praxis zu den Erschliessungslücken, die wir bis jetzt hatten, beibehalten wollen – genau so, wie es hier in einzelnen Voten auch gesagt worden ist. Wir wollen keinen Systemwechsel, aber wir wollen die bewährte Praxis, die wir hatten, bis wir diese beiden Rechtsmittelentscheide der Regierung hatten, beibehalten, darauf dürfen Sie auch vertrauen. In diesem Sinne bitte ich Sie, auf diese Revision der Verordnung einzutreten und ihr entsprechend dann auch zuzustimmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Forrer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 51 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5323a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 50 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5323a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur

Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2015 zur Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Dezember 2016

Vorlage 5206a

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 10. Oktober 2013 wurde von Martin Wunderlich die Einzelinitiative «Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur» eingereicht. Am 25. November 2013 wurde sie vom Kantonsrat vor-

läufig unterstützt. Am 27. Mai 2015 beantragte die Regierung dem Kantonsrat die Ablehnung der Einzelinitiative.

Die KEVU hat den Einzelinitiant angehört, die EI an drei Sitzungen beraten und beantragt dem Rat ebenfalls mehrheitlich, die EI abzulehnen; nicht weil das Anliegen nicht geteilt würde, sondern weil die Mehrheit der Auffassung ist, dass der vorgeschlagene Weg der falsche ist.

Die Einzelinitiative fordert den Regierungsrat auf, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten, die der SBB einen Staatsbeitrag gewährt für den Ausbau der Bahnstrecke Uster–Aathal auf Doppelspur. Damit sollen eine Vorfinanzierung realisiert und das Vorhaben beschleunigt werden.

Die Frage ist: Braucht es diesen Ausbau? Die Antwort ist ganz klar Ja, und für die ganze Kommission absolut unbestritten. Denn die betrieblichen Optimierungen sind heute vollständig ausgereizt: Man hat das beste Rollmaterial und die modernste Signalanlage. Heute ist dieser Streckenabschnitt wegen dem Einspurabschnitt, um den es hier geht, und der fehlenden niveaufreien Abkreuzung im Bahnhof Stadelhofen sehr verspätungsanfällig. Nur schon die Beseitigung des Einspurabschnittes würde sehr viel bringen. An und für sich, muss man sagen, ist es erstaunlich, dass man es überhaupt schafft, zwölf Züge pro Stunde durch diese Einspur durchzudrücken. Für das Jahr 2030 ist ein Engpass auf dem Abschnitt Zürich–Uster–Wetzikon ausgewiesen. Für einen Kapazitätsausbau ist der Doppelspurausbau Uster–Aathal notwendig.

Nun hat sich aber einiges geändert, seit diese Einzelinitiative eingereicht wurde. Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur, besser bekannt als FABI-Vorlage, hat nicht nur mit der Speisung des Bahninfrastrukturfonds, BIF, Auswirkungen auf den Finanzhaushalt des Kantons Zürich – dieser Punkt wird ja schon sehr lange im Rahmen dieses Rates diskutiert, in der KEVU schon länger nicht mehr, dafür umso länger schon in der FIKO (*Finanzkommission*) im Rahmen einer Lü-Vorlage (*Leistungsüberprüfung 2016*) –, sondern sie führt eben auch zu fundamentalen Änderung der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Mit dem FABI-Beschluss wird die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur im Grundsatz vom Bund über den BIF sichergestellt. Dies gilt auch für Infrastrukturausbauten, die hauptsächlich dem Regionalverkehr dienen. Das heisst, ein Ausbauvorhaben – auch für den Regionalverkehr – muss es in eines der zeitlich etappierten strategischen Entwicklungsprogramme, genannt STEP, schaffen. Dann wird es über den BIF finanziert.

Was in das STEP hineinkommt, wird von Bundesbern entschieden und leider nicht von uns.

Nun komm die Krux für den Kanton Zürich: Wir als Kanton Zürich sind nicht mehr Herr darüber, was an Bahninfrastruktur für unseren Regionalverkehr gebaut wird – und wann diese gebaut wird. Dem Kanton Zürich wurde im Rahmen der FABI-Abstimmung aber praktisch versprochen, dass der Brüttener Tunnel und der Bahnhof Stadelhofen und die damit in Verbindung stehenden Ausbauten, wovon Uster–Aathal einer wäre, vom BIF finanziert würden.

Mit der Botschaft zum STEP von 28. April 2017 schaffte nun Bundesrätin Doris Leuthard etwas Klarheit, wie es in Zukunft aussehen soll. Es wurden zwei Varianten präsentiert: Ein STEP mit Planungshorizont 2030, das 7 Milliarden umfasst, und eine andere STEP-Variante mit Planungshorizont 2035, das 12 Milliarden umfasst. In der 7-Milliarden-Variante wäre der Brüttener Tunnel vorgesehen. Der Bahnhof Stadelhofen und eben der Ausbau Uster–Aathal fehlen jedoch. In der 12-Milliarden-Variante wären diese beiden Projekte drin.

Man kann sagen, dass es von der KEVU her klar ist, dass wir von den Zürcher Parlamentarierinnen und Parlamentariern in Bern erwarten, dass sie sich für die 12-Milliarden-Variante einsetzen werden. Denn die 7-Milliarden-Variante ist für den Kanton Zürich untauglich, da sie für den Grossraum Zürich kein taugliches Konzept für den Regionalverkehr bietet. Und die Weiterentwicklungskonzepte für die S-Bahn, wie sie heute vorgesehen wäre, könnte man mit der 7-Milliarden-Variante direkt beerdigen.

Nun wirft die EI auch die Fragestellung betreffend der Möglichkeit einer Vorfinanzierung auf. Das Problem ist jedoch: Ob eine Vorfinanzierung beim BIF noch möglich ist, ist eher unklar. Und die Frage, wie sie funktionieren würde, ist eben auch nicht festgelegt. Wenn nun ein Kanton trotzdem ein Projekt vorfinanziert, ist dann die Frage: Kann er das Geld überhaupt zurückfordern? Insbesondere bei diesem Punkt befürchtet die Regierung, dass man das Geld vom Bund nicht mehr zurückfordern könnte. Man hätte es dann ausgegeben, und der Kanton Zürich hätte geschaut, dass es gebaut würde. Aber es würde dann einfach nie mehr über den BIF abgegolten. Dann hätte man die Kosten für diesen Ausbau selber übernommen und müsste trotzdem den vollen Beitrag von 120 Millionen Franken pro Jahr in den BIF bezahlen. Dieselbe Frage haben sich die KEVU und der Kantonsrat bereits im Rahmen der Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» gestellt, ob man eine Vorfinanzierung für einen inhaltlich unbestrittenen Ausbau machen soll.

Zur Stellungnahme der KEVU: Die gesamte Kommission ist wie gesagt klar der Meinung, dass das Anliegen der EI berechtigt ist. Die Mehrheit ist allerdings der Meinung, dass sich mit dem FABI-Beschluss der Finanzierungsmodus geändert hat, dass die Beseitigung dieses Kapazitätsengpasses über das STEP funktioniert und dass sich der Kanton Zürich entsprechend dafür einsetzen muss, dass diese STEP-Variante, die im Interesse des Kantons ist, genehmigt wird. Entsprechend beantragt die Mehrheit der KEVU mit einem Verhältnis von 14 zu 1 Stimmen, die EI abzulehnen.

Die Minderheit ist der Meinung, dass eine Vorfinanzierung der schnellste und zielführendste Weg ist, um den Doppelspurausbau so schnell wie möglich zu ermöglichen, auch im Wissen, dass sich der Finanzierungsmechanismus geändert hat. Deshalb beantragt die Minderheit, dass der Regierungsrat eine Kreditvorlage für diesen Staatsbeitrag ausarbeiten soll und dass man dann klärt, wie die Rückzahlungsmechanismen eventuell funktionieren können.

Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, die Einzelinitiative abzulehnen, auch wenn die geschlossene KEVU der Meinung ist, dass der geforderte Doppelspurausbau Uster–Aathal und auch das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen dringend notwendig sind.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Max Homberger:

I. Der Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 von Martin Wunderli, Wetzikon, betreffend Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur wird zugestimmt.

II. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Vorlage auszuarbeiten, die dem Begehren der Einzelinitiative betreffend Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrates für einen Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Uster–Aathal auf Doppelspur entspricht.

III. Mitteilung an den Regierungsrat und an Martin Wunderli, Wetzikon.

Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon): Seit dem Jahre 1857 ist das Bahngleise zwischen Uster und Aathal in Betrieb. Damals wurden auf dieser Strecke schwergewichtig Baumwollballen aus den christlichen Sklavenhalter-Plantagen der amerikanischen Südstaaten in die Spinnereien im Aathal verfrachtet. Von dort fand das Garn dann den Weg in die Zürcher Oberländer Webereien. Noch heute werden auf dieser Strecke täglich beachtliche Mengen an Baumwollfasern verschoben, allerdings in Form chinesischer Unterhosen.

Was will die Initiative? Sie will, dass das zweite Geleise durchs Aathal, 160 Jahre nach dem Bau des ersten, beförderlich realisiert wird. Dafür soll der Kanton aktiv werden. Was ist die Position des Regierungsrates? Dieser – Zitat – «unterstützt das Anliegen der Initiative inhaltlich», dann verweist er auf die Neuregelung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur dank FABI durch den Bund. Der Kanton Zürich bezahle jährlich 120 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds BIF und er hätte keine Mittel, beim dringlichen Vorhaben in Aathal tätig zu werden. Auch sei dies seit FABI nicht mehr möglich. Andere Kantone jedoch vertreten die Position, auch im FABI-Zeitalter hätten die Kantone die Möglichkeit, für sie wichtige Projekte mitzufinanzieren und mitzugestalten. Die Zürcher Regierung will einfach nicht. Sie wirkt zögerlich, sie wirkt kleinkrämerisch und sie wirkt unglaublich. Bei der Oberlandautobahn, mittlerweile auch eine Bundes Sache, will sie jedenfalls ein vollständiges Ausführungsprojekt erarbeiten und dem Bund übergeben. Das geht nicht zum Nulltarif. Aber es zeigt, wie der Regierungsrat seine Prioritäten setzt. Für das Oberland und für grosse Teile des S-Bahnnetzes ist ein zweites Geleise durchs Aathal dringlich. Die SBB schätzen auf dieser Strecke bis im Jahre 2030 ein Nachfragewachstum von 50 bis 60 Prozent. Und bis 2030 bewegt sich nichts. Die S9 steht weitere 13 Jahre – Horizont nach oben offen – untätig in Uster, mit einem schlafenden Lokführer. Das ist auch wirtschaftlicher Unsinn. Und die Fahrplanstabilität ist wegen des nur einen Geleises schon heute eine Zufallsgrösse.

Was sind die Zeitverhältnisse beim Bund? Das Bundesamt für Verkehr plant gegenwärtig den Ausbauschritt 2030/2035. Ende 2018 soll die Botschaft ins nationale Parlament. Dieses wird den Ausbauschritt ab 2019 beraten. Was es zum Aathal sagt, ist offen. Wenn es den Doppelspurausbau Uster–Aathal nicht streicht und wenn es keine Volksabstimmung dazu gibt, wird das Projekt frühestens 2030 in Angriff genommen, das heisst, bei Laborverhältnissen und ohne Beachtung politischer Unwägbarkeiten. Und dem nur zuzuschauen, ist verantwortungslos. Handeln tut not. Der Regierungsrat soll das Heft in die Hand nehmen. Unsere Wirtschaft braucht einen zuverlässigen öf-

fentlichen Verkehr. Das Zürcher Oberland wie der Verkehrsverbund generell brauchen Fahrplanstabilität und Möglichkeiten zu Kapazitätssteigerungen. Der Kanton Zürich soll seine nationale Spitzenposition im ÖV behaupten und er soll ein internationaler Musterknabe in Sachen Bewältigung der Mobilität werden.

Der Regierungsrat hat seine Grundaufträge aus der Verfassung. Artikel 66 sagt: «Der Regierungsrat bestimmt aufgrund einer langfristigen Betrachtung die Ziele und die Mittel seiner Regierungspolitik.» Und im Artikel 104 Absatz 1 heisst es: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.» Der dazu gehörende Absatz 3 präzisiert dann noch: «Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet.» Und diesen Aufträgen kommt der Regierungsrat nicht nach. Er definiert keine langfristigen Ziele, er sorgt für nichts, er fördert nichts. Er versteckt sich hinter dem Bund. Er scheut jedes Risiko. Er zeigt keine Spur unternehmerischen Denkens und Handelns.

Unterstützen Sie meinen Minderheitsantrag und dynamisieren Sie diesen Kanton. Danke.

Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon): Die S-Bahnstrecke Uster–Aathal ist eine wichtige und gut genutzte Achse im Schienennetz. Drei S-Bahnlinien teilen sich ein Gleis für beide Fahrtrichtungen. Heute schon sind die Folgen offensichtlich: Die Linien sind verspätungsanfällig, die Fahrplansicherheit kann nicht garantiert werden. Die SBB prognostizieren auf dieser Strecke für die kommenden Jahre eine Kapazitätzunahme zwischen 50 und 60 Prozent. Was heute also auf der einspurigen Strecke gerade noch möglich ist, wird in Zukunft schlicht nicht mehr tragbar sein. Wir anerkennen das Anliegen und damit auch den Handlungsbedarf. Ein Ausbau auf dieser Bahnstrecke wird unumgänglich sein. Eine höhere Taktfrequenz auf der Schiene wird aber die Wartezeiten auf der Strasse vor den Bahnübergängen in dieser Region noch mehr verlängern. Jeder, der die Situation vor Ort kennt, weiss, wovon ich spreche, denn heute schon ist die Strecke auch in Bezug auf die Strasse ein Flaschenhals. Hier werden flankierende Massnahmen für den Automobilverkehr zwingend notwendig sein, das heisst, die Niveauübergänge müssen zugunsten von Unterführungen weichen. Das ist aber Zukunftsmusik.

Bekanntlich bin ich ja nicht Mediziner, aber so viel habe ich verstanden: Der menschliche Kreislauf ist nur so gut, wie das Herz arbeiten kann. Da mögen die Blutbahnen noch so gut transportieren, wenn das

Herz nicht verteilen mag, kommt es zum Kollaps. In etwa so ist es auch bei der Zürcher S-Bahn. Der Doppelspurausbau Uster–Aathal alleine bringt nichts, wenn das Herz, der Bahnhof Stadelhofen, nicht auf ein viertes Gleis ausgebaut werden kann. Davon ist die Leistungsfähigkeit des ganzen Netzes stark abhängig, beispielsweise wartet man auch im Bezirk Meilen auf den Doppelspurausbau dem rechten Seeufer entlang oder auf eine höhere Taktfrequenz im Fahrplan. Der Stadelhofen ist das Nadelöhr im ganzen S-Bahn-System. Der Ausbau hat für den Kanton Zürich sicher höchste Priorität. Der Kanton Zürich ist aber nicht mehr zuständig. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur liegt seit der Zustimmung der Stimmberechtigten zur FABI-Vorlage im Februar 2014 neu beim Bund. Wie wir wissen, wird nun auch in Bundesbern bestimmt, wo welche Infrastruktur ausgebaut wird, notabene gegen den Grundsatz «Wer zahlt, befiehlt». Immerhin zahlt der Kanton Zürich jährlich 120 Millionen in den Bahninfrastrukturfonds BIF ein, ein stattlicher Betrag, der durch Kanton und Gemeinden getragen wird. Und in der Gegenfinanzierung wird auch der Steuerzahler mit der Beschränkung des Pendlerabzugs direkt zur Kasse gebeten. Der Betrag von 120 Millionen Franken entspricht rund einem Viertel dessen, was alle Kantone miteinander in diesen Topf einzahlen. Ob der Kanton Zürich als grösster Zahler bei der Verteilung der Bahninfrastrukturgelder auch entsprechende Leistungen erhält, ist nun von der Laune in Bundesbern abhängig. Der Bahnhof Stadelhofen steht in Konkurrenz zu verschiedenen anderen Projekten in der Schweiz. Zugunsten des Wirtschaftsstandortes Zürich müssen wir uns weiterhin mit allen Mitteln für den Stadelhofen einsetzen. Der Kanton Zürich zahlt und zahlt, weshalb die Leistungen beim Bund auch einzufordern sind. Der Stadelhofen, als passagiermässig siebtgrösster Schweizer Bahnhof, gehört nicht aufs Abstellgleis. Der Ausbau ist zwingend in den nächsten Ausbauschritt aufzunehmen.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat bislang gut verhandelt. Anfang Jahr stand der Ausbau noch auf der Kippe, mittlerweile sieht es besser aus für den Stadelhofen. Die grosse Debatte im Bundeshaus folgt aber erst im kommenden Jahr.

Den Minderheitsantrag von Max Homberger lehnen wir ab. Einen Staatsbeitrag des Kantons Zürich im Sinne eine Vorfinanzierung zu fordern, ist eben nicht ganz so einfach, wie wir schon gehört haben. Vorfinanzierbar sind derzeit nur noch Objekte, welche das Bundesparlament beschlossen hat. Wenn Sie nun vorfinanzieren wollen, wird sich der Bund nicht dagegen wehren und Dankeschön sagen. Wir haben nach FABI keinen Anspruch mehr, dass der Bund die Sache nachträglich bezahlt.

Um es also nochmals auf den Punkt zu bringen: Wenn der Stadelhofen nicht in den nächsten Ausbauschritt kommt, passiert gar nix. Bei aller Zustimmung zum Kernanliegen der Einzelinitiative Wunderli folgen wir also dem regierungsrätlichen Antrag und lehnen sie ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir haben diese Einzelinitiative damals vorläufig unterstützt, und damals haben wir das inhaltlich begründet. Damals war das auch formell richtig, dass wir sie unterstützt haben. Aber die Formalien haben sich geändert. Wir haben von FABI bereits gehört, und wir nehmen FABI ernst. Wir denken auch, dass nun diese Finanzierung durch den Bund erfolgen muss. Wir sind aber zuversichtlich, dass diese Finanzierung im nächsten Ausbauschritt tatsächlich kommt. Wir danken unserer Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), dass sie dafür sorgt. Und wir wissen auch, dass unsere Nationalrätinnen und Nationalräte aus dem Kanton Zürich aus allen Parteien sich wirklich mit Engagement für diesen Ausbau einsetzen. Das heisst natürlich primär, dass sie sich für den Bahnhof Stadelhofen einsetzen, und das Gleis im Aathal kommt dann wie im Beiwagen einfach auch noch mit, und das ist gut so, das gehört dahin. Wir können in der Romandie nicht erklären, wo Aathal liegt, aber den Bahnhof Stadelhofen, den kennt man auch in Nyon und im Wallis, das ist bekannt.

Damals, 2014, haben wir die Volksinitiative zum Ausbau des Bahnhof Stadelhofens auch inhaltlich unterstützt und davon sind wir auch heute noch überzeugt. Dieser Ausbau ist nötig und, wie wir hören, auch unbestritten. Das ist sehr schön. Auch wenn hier auf diesem Gleis kein zusätzliches Angebot geplant ist – wir brauchen diesen Ausbau, um die Fahrplanstabilität wieder zu erreichen. Denn wenn einzelne Züge im Aathal verspätet sind, betrifft das das gesamte Zürcher S-Bahnnetz und es kommt sofort zu Problemen. Andere Ausbauten sind natürlich genauso wichtig, Herrliberg-Feldmeilen bis Meilen hat Tumasch Mischol bereits erwähnt. Das ist sehr wichtig, das brauchen wir auch. Das gehört aber zum Glück auch zum Gesamtpaket Bahnhof Stadelhofen. Irgendwann kommt aber eine S-Bahn 2G (*S-Bahn 2. Generation*) und vielleicht entwickelt sich der Kanton Zürich in den nächsten Jahrzehnten, also in den übernächsten Jahrzehnten, auch noch weiter. Und dann ist vielleicht auch mal im Aathal ein weiterer Ausbau nötig. Darum ist es richtig, das jetzt so zu machen. Darum ist es richtig, dass Carmen Walker Späh und unsere Nationalrätinnen und Nationalräte sich in Bern vehement für den Stadelhofen einsetzen, dass FABI im STEP 2035 wirklich diesen Ausbau macht. Heute können wir das aber formal nicht mehr verlangen und darum lehnen wir heute – ohne

Überzeugung und ohne Freude, aber dennoch – diese Einzelinitiative ab und unterstützen auch Max Homberger heute leider nicht. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die Einzelinitiative bringt ein Anliegen auf den Tisch, das durchaus berechtigt ist. Die Begründung, dass die Kapazitätsgrenze erreicht ist und dass sich die Verspätungen auf das ganze S-Bahnnetz auswirken, sind korrekt und nachvollziehbar. Aber die Finanzierung ist nicht mehr Sache des Kantons, sondern aufgrund der FABI-Vorlage des Bahninfrastrukturfonds BIF. Dies wurde ja bereits verschiedentlich erwähnt. Im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP 2030/35 werden zwei Varianten vorgeschlagen: Die eine Variante mit 7 Milliarden beinhaltet den Brüttener Tunnel und die Variante mit 12 Milliarden zusätzlich auch den Ausbau Stadelhofen mit den entsprechenden Begleitmassnahmen, sprich auch dem Doppelspurausbau Uster-Aathal. Wenn man sich nun überlegt, was die Kosten des Brüttener Tunnels und Ausbau Stadelhofen mit den Begleitmassnahmen sind, wird sich das auf rund über 1,5 Milliarden belaufen. Wenn man dies mit den 120 Millionen vergleicht, die der Kanton Zürich jährlich in den Bahninfrastrukturfonds zahlt, stellt man fest, dass der Kanton Zürich diese Projekte eigentlich selber finanzieren wird, einfach über den Umweg BIF. Eine Vorfinanzierung ist daher nicht mehr realistisch möglich, rein schon aus finanziellen Gründen. Die Variante mit 12 Milliarden ist auch aus Sicht des Schweizer Bahnnetzes zu bevorzugen. Denn wenn das Verkehrssystem des Kantons Zürich hustet, dann hat die ganze Schweiz verkehrstechnisch eine Erkältung.

Ist eine Beschleunigung des Doppelspurausbaus durch eine Vorfinanzierung zu erwarten? Wenn man sieht, wie lang nur der Ausbau des Wendegleises in Herrliberg-Feldmeilen gedauert hat, ist es nicht primär eine Frage der Finanzierung, sondern der Projektierung, Planung und Ausführung, welche Zeit brauchen. Deshalb würde man mit einer Vorfinanzierung gar nicht die angestrebte Beschleunigung erreichen. Es gilt also für den Kanton Zürich sich durch die Regierung und durch die Bundesparlamentarier stark zu machen für die 12 Milliarden in Bundesbern, damit dieser Entscheid 2019 gefällt werden kann.

Mit sehr viel Sympathie für die Einzelinitiative, aber aus erwähnten Gründen lehnt daher die FDP die Einzelinitiative ab und folgt dem Antrag der KEVU. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Karin Egli: Wir fahren fort mit der Debatte. *(Die Debatte war kurz unterbrochen worden, um die Wahlergebnisse zu Traktandum 3 bekannt zu geben.)* Ich bitte diejenigen, die sich vorher zu Wort gemeldet und noch nicht geredet haben, sich nochmals anzumelden, da sie verloren gegangen sind *(Heiterkeit)*.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Wir kommen zurück zum Ausbau der Strecke Uster-Aathal auf Doppelspur. Da sind sich Initianten, Regierung und KEVU einig, dass dieser Ausbau notwendig ist. Dass sich die Finanzierungssituation mit FABI geändert hat, haben Sie ja schon mehrfach gehört. Die Finanzierung von grösseren Bahnausbau-Projekten geschieht über den Bahninfrastrukturfonds BIF des Bundes, zu dem der Kanton Zürich jährlich 120 Millionen beiträgt. Eine Finanzierung respektive Vorfinanzierung der Strecke Uster–Aathal durch den Kanton Zürich würde also die Staatskasse belasten, aber kaum Vorteile bringen. Dies umso mehr, als die Strecke Uster-Aathal im Paket «Ausbau Stadelhofen» enthalten ist. Auch beim Stadelhofen haben wir eine Vorfinanzierung abgelehnt. Jetzt eine einzelne Strecke aus dem Gesamtpaket anders zu behandeln, macht keinen Sinn. Dies ist insbesondere der Fall, da die Doppelspur Aathal erst mit dem vierten Gleis am Stadelhofen seine Wirkung entfalten kann. Das heisst, selbst wenn wir die Strecke auf eigene Rechnung bauen würden, könnten wir kaum davon profitieren. Aus diesen beiden Gründen – und nicht, weil der Doppelspurausbau umstritten wäre – lehnen die Grünliberalen diese Einzelinitiative grossmehrheitlich ab.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Es ist unbestritten, dass die S-Bahnstrecke Uster–Aathal im Rahmen des gesamten S-Bahnnetzes ein Nadelöhr darstellt. Die Abklärungen im Rahmen des Projektes «Zürcher S-Bahn 2G» haben ergeben, dass ein Doppelspurausbau im Zeithorizont 2030 nötig wird. Zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen auf vier Gleise wird dadurch ein nachhaltiger Angebotsausbau möglich sein. Ja, die heutige Situation ist für eine der frequenzstärksten Linien, die S5, völlig unbefriedigend und die lange Warterei für eine Verbesserung ist für die Kunden nicht gerade motivierend.

Der Regierungsrat hat im Mai 2016 in seiner Antwort auf eine Anfrage von Walter Meier klar zum Ausdruck gebracht, dass der Ausbau der S-Bahnstrecke Uster–Aathal auf Doppelspur hohe Priorität hat. Zusammen mit dem Zürcher Verkehrsverbund setzt er sich deshalb mit Nachdruck beim Bund dafür ein, dass die Objektstudien wie ge-

plant aufgenommen werden. Das Anliegen des Einzelinitianten wird vom Regierungsrat inhaltlich unterstützt. Dies ist bereits ein positives Zeichen, wird aber bei weitem nicht genügen.

In der Zwischenzeit, das heisst nach Überweisung der Einzelinitiative, hat sich die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur grundlegend geändert. Mit der Annahme von FABI wird die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur im Grundsatz durch den Bund sichergestellt. Kern des neuen Systems ist ein Bahninfrastrukturfonds BIF. Auch Infrastrukturausbauten, die hauptsächlich dem Regionalverkehr dienen, werden aus dem BIF bezahlt. FABI umfasst zudem ein strategisches Entwicklungsprogramm STEP, das den Ausbau der Bahninfrastruktur in zeitlich etappierten Schritten vorsieht.

Der Kapazitätsausbau im Korridor Zürich–Uster–Wetzikon ist zusammen mit dem erforderlichen Angebotsausbau im Korridor Zürich–Winterthur ein wichtiger Bestandteil des Projekts «S-Bahn 2G» im Horizont 2030. Diese Arbeiten sind eng auf den Ausbauschritt 2030 von STEP abgestimmt. Der Doppelspurausbau der Strecke Uster–Aathal ist denn auch in der Dringlichkeitsstufe 1 von FABI enthalten und soll im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2030 von STEP umgesetzt werden. Damit wird auf Bundesebene nicht nur die Bedeutung dieses Ausbaus anerkannt, sondern auch dessen Finanzierung durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds bestätigt. Bei dieser Ausgangslage und angesichts der zu erwartenden hohen Investitionskosten ist es nicht angezeigt, dass der Kanton Zürich eine eigene Kreditvorlage für den Ausbau der S-Bahnstrecke Uster–Aathal auf Doppelspur ausarbeitet. Dies würde den Bund entlasten, jedoch die kantonalen Finanzen über Jahre zusätzlich zum kantonalen BIF-Beitrag von rund 120 Millionen Franken belasten. Vielmehr ist es angezeigt, dass sich der Kanton weiterhin beim Bund für eine Verwirklichung im Ausbauschritt 2030 von STEP einsetzt.

Die CVP schliesst sich dem Antrag des Regierungsrates an und lehnt die Einzelinitiative ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Dem Einzelinitiant Martin Wunderli kann ich nur sagen: Wo Sie recht haben, haben Sie recht. Der Ausbau der S-Bahnstrecke Uster–Aathal ist unbestritten nötig, wir haben das jetzt schon bald von allen Parteien gehört. Dieser Ansicht sind eigentlich auch die KEVU und die meisten vernunftgesteuerten Wesen in diesem Saal. Sie rennen also sozusagen eine offene Tür ein. Leider haben Sie sich aber in der Tür geirrt oder Sie sind vielleicht

etwas zu früh losgerannt. Auch das haben wir schon gehört: FABI wurde anfangs 2014 angenommen. Vom vielen Geld, das wir in diesen neuen Bahninfrastrukturfonds einzahlen, kommen auf der anderen Seite grosse Summen zurück in unseren Kanton. Wir sprechen da von 7 Milliarden bis im Jahr 2030 oder voraussichtlich sogar 12 Milliarden bis im Jahr 2035. Und darin enthalten wäre unter anderem der Ausbau der genannten S-Bahnstrecke, vor allem aber auch der Brüttener Tunnel und – ganz wichtig – der Bahnhof Stadelhofen. Und der ist, wie wir gehört haben, auch für die SVP von höchster Priorität. Für eine wirkliche Verbesserung der Fahrplanstabilität ist gerade dieses letztgenannte Projekt enorm wichtig. Nur so macht auch der Ausbau der S-Bahnstrecke Uster–Aathal wirklich Sinn. Leider bleibt der Wermutstropfen des langen Realisierungshorizonts. Aber nochmals: Mit FABI geht nicht nur die Finanzierung dieses Bahninfrastrukturprojektes zu 100 Prozent an den Bund, nein, auch der Unterhalt geht an den Bund. Selbstverständlich würden sich der Bund und auch die übrigen Kantone bei uns herzlich bedanken, wenn wir einen eigenen Kreditbeschluss zu dieser Sache fassen würden. Kleine Geschenke erhalten ja bekanntlich die Freundschaft. Aber in diesem Fall wäre das ein deutlich zu grosses Geschenk, und echte Freundschaft kann man ja ohnehin nicht kaufen.

Die EVP muss Ihnen daher aus finanzpolitischen und Vernunftsgründen die Ablehnung dieser Einzelinitiative empfehlen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Das Verhältnis zwischen dem Bundesamt für Verkehr, BAV, und dem Kanton Zürich beziehungsweise dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) ist nicht das allerbeste. Ich verweise dabei nur auf den Streit zwischen BAV und ZVV im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, der ja scheinbar jetzt auf gutem Weg ist. Liest man sich durch die Medienberichte zum öffentlichen Verkehr, erhält man den Eindruck, dass die Schlacht um die Gelder für den Ausbau von Infrastrukturbauten und Ausbau des Angebotes des öffentlichen Verkehrs zwischen den Kantonen äusserst brutal sein muss. Angesichts dieses schwierigen Umfeldes empfiehlt es sich darum, nicht auf das grüne Licht aus Bern für den Ausbau der S-Bahnstrecke Aathal–Uster auf Doppelspur zu warten. Es ist dringend nötig, dass die Strecke Aathal–Uster auf Doppelspur ausgebaut wird. Nur so bleibt der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig gegenüber dem ständig wachsenden motorisierten Individualverkehr im Kanton Zürich. Auch wenn die bürgerliche Mehrheit des Kantonsrates beschlossen hat, den Verkehrsfonds in den nächsten Jahren zu plündern, um die Kantonskasse zu sanieren, bleibt immer noch

genügend Geld im Verkehrsfonds, um den Ausbau der S-Bahnstrecke Aathal–Uster auf Doppelspur zu finanzieren beziehungsweise vorzufinanzieren.

Die Alternative Liste wird darum den Minderheitsantrag von Max Homberger unterstützen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Wie ich den meisten Voten entnehmen konnte, befürworten die meisten in diesem Saal den Ausbau der S-Bahnstrecke Uster–Aathal auf Doppelspur. Genauso wie es die Oberlandautobahn braucht, muss auch dieses Nadelöhr im ÖV mittelfristig beseitigt werden. Der Engpass im Abschnitt Zürich–Uster–Wetzikon ist ausgewiesen. Für den erforderlichen Kapazitätsausbau ist aber der Bahnhof Stadelhofen nötig. Das Ganze ist aufgelegt und hat im STEP AS (*Ausbauschritt*) 2030 zu erfolgen. Der Entscheid wird voraussichtlich 2019 vom Bundesparlament gefällt. Der Start der Objektstudie «Doppelspur Uster–Aathal» ist noch in diesem Jahr geplant und die Objektstudie betreffend Ausbau Stadelhofen steht kurz vor dem Abschluss. Der Start für das Vorprojekt Stadelhofen ist auch noch in diesem Jahr vorgesehen.

Sie sehen also, wir sind in dieser Sache bereits auf Kurs. Eine Vorfinanzierung kommt für die BDP nicht infrage. Wir werden die Einzelinitiative ablehnen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist so, neben dem Brüttener Tunnel und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Geleise ist auch der jetzt diskutierte Doppelspurausbau Uster–Aathal ein absolut wichtiges und notwendiges Mosaikstück für den Ausbau der Zürcher S-Bahn. Ohne diesen Ausbau kann das Angebot zwischen Zürich, Uster und Wetzikon nicht weiter ausgebaut werden. Diese Notwendigkeit ist schon längst erkannt, auch vom ZVV. Ich erinnere an die Arbeiten im Zusammenhang mit der S-Bahn 2G, Ausbauten. Das Anliegen unterstützen wir also inhaltlich vollumfänglich.

Nun hat sich aber einiges geändert, auch auf nationaler Ebene. Mit FABI wird die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur neu durch den Bund sichergestellt, und das gilt auch für den Regionalverkehr, welcher neu auch aus dem BIF genährt und finanziert wird. Der BIF wird unter anderem durch Einlagen der Kantone gespiesen, es wurde hier auch gesagt. 120 Millionen bezahlen wir aus dem Kanton Zürich jährlich in diesen BIF, und das ist doch immerhin ein Fünftel der ganzen Einlagen. Es ist daher absolut angezeigt, dass der Kanton Zürich jetzt keine eigene Kreditvorlage für

den Doppelspurausbau vorlegt, sondern was wir hier jetzt müssen – und da bitte ich wirklich alle Fraktionen, auch die Grünen und auch Herrn Kantonsrat Homberger und auch die geschätzte Kantonsrätin Stofer: Bitte setzen Sie sich mit der Regierung und, es wurde gesagt, mit sämtlichen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus dem Kanton Zürich zusammen dafür ein, dass nun dieses 12-Milliarden-Paket mehrheitsfähig wird. In einem ersten Schritt geht es ja darum, den Bundesrat von dieser Tranche zu überzeugen. Denn kommt diese Tranche nicht, dann werden es die 7,5 Milliarden sein, und dann wird unser Bahnhof Stadelhofen nicht enthalten sein. Und dass das nicht in meinem Sinn ist und dass ich mich sehr dagegen wehre, weil es auch nicht die Einlösung des Versprechens ist, das der Bund uns im Rahmen der FABI-Abstimmung gegeben hat, das haben Sie, hoffe ich, gespürt. Es ist das Ziel, dass wir hier die Versprechen vom Bund eingehalten bekommen.

Nun ist es auch so, dass der Bund darüber nachdenkt, dass allenfalls eine Vorfinanzierung möglich sein soll, aber eben nur für Bahninfrastrukturen, die in den Ausbausritten, im STEP, enthalten sind, und nicht für Wünsche, die die Kantone dann haben. Mit anderen Worten müssen wir uns dafür einsetzen, dass unsere Infrastrukturen auch in diese Ausbausritte kommen. Denn wenn das nicht wäre, dann muss ich Ihnen schon sagen, wäre das für den Kanton Zürich nicht finanzierbar. Wir würden die 120 Millionen zahlen und wir würden auch noch die Ausbausritte, zu denen sich nun eigentlich der Bund verpflichtet hat, die würden wir dem Bund auch noch abnehmen. Und haben Sie eine Vorstellung, was wir hier gegenüber der Schweiz für ein Signal zeigen würden? Die würden sagen: «Die Zürcherinnen und Zürcher können ja alles selber bezahlen, denen geht es so gut, die finanzieren das auch selber.» Da gibt es genügend Kantone und Projekte, die bereits in der Warteschlange sind, die sich freuen würden, dass wir unsere eigenen Ansprüche so zurückstellen. Und da, muss ich sagen, würden Sie also meine Bemühungen, die ich durchaus dynamisch entwickle, diese Dynamisierung würden Sie glatt zerstören. Also das wäre für mich ein absolut fatales Zeichen, wenn ich so dann in Bern verhandeln müsste. Ich bitte Sie also, dass Sie uns weiterhin unterstützen, die Regierung, meine Wenigkeit, die Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus dem Kanton Zürich in Bern – für eine ganz klare Haltung für unseren Kanton. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Einzelinitiative abzulehnen.

Ich erlaube mir noch einen Hinweis. Es wurde auch auf die Ausbausritte beim Strassenverkehr hingewiesen. Die Situation kann man überhaupt nicht vergleichen. FABI ist beschlossen, FABI gilt.

Die Kostenteilung gilt, wir haben unsere 120 Millionen zu leisten. Die Ausbauschritte beim Strassenverkehr, diese Infrastrukturen gehen erst im Jahr 2020 an den Bund weiter. Da können Sie es uns nicht verübeln, dass wir alles tun bis 2020, damit wir für den Kanton Zürich die bestmögliche Ausgangslage gewähren. Und ein drittes Element, es wurde auch bereits gesagt hier im Rat, zu Recht: Der Bund ist daran. Der Bund ist an der Planung für den Bahnhof Stadelhofen. Vergessen Sie das nicht. Wir tun also nicht nichts, sondern wir sind mit Hochdruck an diesen Arbeiten. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Max Homberger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 148 : 19 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission gemäss Vorlage 5206a zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 318/2013 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Verkehr, Verkehrsnetz und Verkehrsinfrastrukturen

Antrag des Regierungsrates vom 31. August 2016 zur Einzelinitiative KR-Nr. 196/2015 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. November 2016

Vorlage 5308

Ratspräsidentin Karin Egli: Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 29. Juni 2015 wurde von Adolf Flüeli die Einzelinitiative «Verkehr, Verkehrsnetz und Verkehrsinfrastruktur» eingereicht. Am 30. November 2015 wurde sie vom Kantonsrat vorläufig unterstützt. Am 31. August 2016 beantragte

die Regierung dem Kantonsrat die EI zur Ablehnung. Die KEVU hat den Einzelinitianten angehört und beriet die EI an vier Sitzungen und beantragt dem Rat einstimmig, ebenfalls die EI abzulehnen.

Was will Einzelinitiative? Der Kanton Zürich soll nicht nur für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu Lande, sondern auch zu Wasser und zu Luft besorgt sein. Weiter soll sich die Planung der Verkehrsnetze sämtliche Verkehrsträger des individuellen und öffentlichen Verkehrs als ausgewogen gestaltetes komplementäres Gesamtsystem auf die langfristige Nachfrage ausrichten. Dem Initianten ist es ein Anliegen, dass man als Ziel eine gesamtheitliche systemische Verkehrsplanung für alle Verkehrsträger hat. Und dass diese eben auf der Nachfrage basiert.

Hierzu wird Artikel 104 der Kantonsverfassung modifiziert und mit sechs neuen Absätzen ergänzt. Es handelt sich also um denselben Artikel, mit dem sich bereits die Anti-Stauinitiative respektive ihr Gegenvorschlag befasst haben. Diese haben wir in diesem Rat ja sehr ausführlich mit der ersten Lesung am 13. Februar 2017 und etwas kürzer an der zweiten Lesung am 13. März. Sie wird im September 2017 zur Abstimmung kommen.

Die EI ist in den Augen der Kommission für eine Verfassungsbestimmung nicht stufengerecht, da es sich um einen zu umfangreichen Text für ein Thema handelt. Ein Teil des Anliegens der EI wurde auch bereits im genannten Geschäft, im Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative aufgenommen.

Weiter stellt sich die Problematik, dass viele Begrifflichkeiten einen grossen Interpretationsspielraum zulassen. Sie sind teils auch widersprüchlich. So ist es zum Beispiel schwierig, die Verkehrsträger als komplementäres System zu betrachten, wenn gleichzeitig alles nachfrageorientiert ausgebaut werden muss. So kann eine Gesamtbetrachtung nicht stattfinden, auch keine Priorisierung einzelner Verkehrsträger. Und es würde übrigens auch dem zugrunde liegenden Verkehrskonzept des kantonalen Richtplans widersprechen.

Weiter nimmt die EI mit der Aviatik ein Thema auf, für das der Bund zuständig ist.

Insgesamt hat die Kommission festgestellt, dass für eine Verfassungsbestimmung das Fuder durch die EI doch etwas überladen wurde und es deshalb keinen Sinn macht, auf Basis dieser EI die Thematik weiterzuverfolgen. Allerdings kann sich ein Teil der Kommission vorstellen, dass er den einen oder anderen Punkt der EI Flüeli zu einem späteren Zeitpunkt in eigenen Vorstössen aufnehmen wird.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig die EI Flüeli abzulehnen. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Auch hier bei dieser Einzelinitiative, Max Homberger, kann man sagen «Wo er recht hat, hat er recht». Es sind viele Elemente enthalten, die die SVP durchaus unterstützt, aber in der umfassenden Form, wie sie vorliegt, nicht als Gesamtes. Deshalb werden wir sie auch formal ablehnen. Dies jedoch nicht, ohne den Wert der Einzelinitiative und die Absicht dahinter zu würdigen.

Die Einzelinitiative verlangt eine gesamtheitliche Sicht über alle Verkehrsträger, und zwar gleichwertig, vom Velo bis zum Airbus. Die Schlüsselaussage ist dabei das Wörtchen «nachfrageorientiert». Dies ist auch eine Gemeinsamkeit, wie wir sie bei der Volksinitiative Anti-Stau gehabt haben, das heisst die Verkehrsadern müssen der Nachfrage gerecht werden, um den Infarkt zu verhindern. Die Gegenüberstellung der verfassungsgemässen, umweltgerechten Ordnung des gesamten Verkehrs steht im Widerspruch zur oftmals sehr ideologischen links-grünen Staupolitik. Es geht um die freie Wahl des Verkehrsmittels, unter Einbezug des Luftverkehrs, welcher gerade im Kanton Zürich mit zwei aviatischen Schlüsselinfrastrukturen eine zentrale Rolle spielt. Der Hinweis des Regierungsrates auf die Bundeshoheit in der Luftfahrt greift zu kurz. Denn es ist unser Kanton und unser Regierungsrat, der doch immerhin in diesen Bereichen immer seinen Einfluss markant geltend macht.

Ein Missverständnis – oder ist es Absicht? – liegt im Anspruch der diskriminierungsfreien Beurteilung der Verkehrsmittel. Es geht da nicht um das Behindertengleichstellungsgesetz, wie in der Antwort des Regierungsrates ein wenig geschwurbelt wird, sondern um die Gleichbehandlung der Verkehrsträger an sich. Diese Intermedialität ermöglicht die jeweils bestmögliche Kombination zur nachhaltigen Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Der Initiant hat eine umfassende Auslegeordnung über alle verkehrlichen Aspekte dargelegt und damit die betroffene Direktion und Verwaltung und auch das Parlament tendenziell überfordert. Es ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass dem Thema Verkehr in der Kantonsverfassung im Vergleich zu anderen Bereichen nicht der Raum eingeräumt wird, welcher seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung angemessen wäre, und dabei nicht immer nur auf die negativen Auswirkungen, sondern auch auf den Nutzen der Verkehrssysteme fokussiert wird.

Die Einzelinitiative hat meines Erachtens einen griffigen Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative zumindest unterstützt. Teilaspekte sind

Inspiration für weitere Vorstösse und dürften früher oder später doch noch ihre Wirkung zeigen. Wir lehnen also die Initiative formal ab, aber danken dem Initianten für die vertiefte Betrachtung und die Anregungen. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch hier können wir wieder zwischen Formalitäten und Inhalt unterscheiden. Diesmal sind wir aber sowohl formal als auch inhaltlich dagegen. Formal ist es einfach: Eine ganze A5-Seite Vorschläge, Texte, die so eins zu eins in die Verfassung geschrieben werden sollen, können formal von uns nicht unterstützt werden, das hat in einer kantonalzürcherischen Verfassung keinen Platz. So bedeutend ist der Verkehr nicht, auch wenn er natürlich für mich persönlich ein wichtiges Thema ist.

Hier sind wir nun aber auch inhaltlich dagegen. Diese strikte Befriedigung jeglicher Nachfrage ist einfach nicht möglich. Es kann keine staatliche Aufgabe sein, die Nachfrage unhinterfragt zu befriedigen. Es ist die Aufgabe des Staates, ein System zu schaffen, das die grundsätzlichen Bedürfnisse ermöglicht, aber nicht jegliche «Furzideen», die irgendjemand haben kann. Hier spricht wieder mal die Windschutzscheibenfraktion durch diese Einzelinitiative, die ja auch Christian Lucek vorhin wieder erwähnt hat. Ihr seid es momentan, die die Gräben aufreissen, die mit solchen Vorschlägen, die ihr ursprünglich vorläufig unterstützt habt, den Graben vertieft. Die Forderungen zum Strassenverkehr, die in der Einzelinitiative sind, werden ja durch die Anti-Stauinitiative und den «tollen» Gegenvorschlag aus unserer Kommission grösstenteils unterstützt und umgesetzt. Ich kämpfe dafür, dass wir diese Abstimmung am 24. September zu unseren Gunsten mit einem Nein entscheiden können.

Der Flugverkehr gehört definitiv nicht in die Kantonalzürcher Verfassung, dort verlange ich noch viel mehr, dass nicht einfach die Nachfrage der Massstab sein soll, sondern die wirtschaftliche Bedeutung. Die ist schon da, die wirtschaftliche Bedeutung, und soll auch befriedigend werden, aber nicht jegliche Nachfrage, jegliche «Furzideen», die irgendwie gemacht werden, sodass wir hier in Zürich jetzt einen Non-Stopp-Flug nach San Diego haben, was ich einfach nicht verstehe. Überlegen Sie sich mal von der anderen Seite: San Diego hat zwei Non-Stopp-Flüge nach Europa, nach London und nach Zürich. Ist es wirklich nötig, dass wir hier solche Flüge haben?

Darum lehnten wir diese Einzelinitiative von Anfang an ab. Wir wollen solche Texte nicht in der Verfassung haben, und wir werden auch die Vorschläge, die von der anderen Ratsseite daraus übernommen

werden, weiterhin bekämpfen und uns für einen nachhaltigen Verkehr im Kanton Zürich einsetzen. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die Grundidee der Einzelinitiative einer ganzheitlichen Verkehrsplanung, welche ein leistungsfähiges Verkehrsnetz bereitstellt, wird durch die FDP grundsätzlich unterstützt. Allerdings ist für die FDP die konkrete Formulierung der Einzelinitiative auf Stufe der Kantonsverfassung nicht zielführend und durch die verwendete Begrifflichkeit, wie zum Beispiel Ausrichtung auf die langfristige Nachfrage, kritisch in Bezug auf nicht abschätzbare finanzielle Folgen. Wie der Regierungsrat sind wir der Meinung, dass diese Verankerung der Grundidee bereits heute in der Verfassung in Artikel 104 Absatz 1 mit der Wendung «Ordnung des gesamten Verkehrs» verankert ist. Zudem wird mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative, welche im September den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Abstimmung vorgelegt wird, die Leistungsfähigkeit des Strassensystems verankert. Daher wird sich die FDP auch für diesen Gegenvorschlag entsprechend einsetzen.

Aus diesen Gründen lehnt die FDP die Einzelinitiative ab, kann sich aber die Aufnahme von einzelnen Punkten mit konkreten Vorstössen sehr gut vorstellen. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Einzelinitiative Flüeli enthält einige schöne Worte, wie eine diskriminierungsfreie Nutzung sämtlicher Verkehrsträger und Verkehrsinfrastruktur oder ein ausgewogen gestaltetes komplementäres Gesamtsystem von individuellem und öffentlichem Verkehr. Weniger schön hingegen tönt die Forderung nach einem nachfrageorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Und noch weniger schön wurde es, als in der Kommission klar wurde, dass sich der Initiant darunter vor allem den Strassenausbau vorstellt. Die Grünliberalen lehnen jeden rein nachfrageorientierten Ausbau von Verkehrsinfrastruktur konsequent ab. Es braucht immer eine Abwägung zwischen Kosten, Nutzen und Nebenwirkungen. Eine solche Abwägung schliesst einen solchen Verfassungsartikel klar aus. Selbst auf Niveau Verordnungen haben wir heute Morgen ja einem Verkehrsausbau mit Augenmass im ÖV zugestimmt und nicht einem unbeschränkten Verkehrsausbau. Wir sind klar der Meinung, dass wir mit der Anti-Stauinitiative und kürzlich mit dem NAF (*Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds*) schon mindestens genügend oder sogar zu viel für den Strassenausbau getan haben.

Diese Einzelinitiative lehnen wir ab.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Auch die Grünen lehnen diese Einzelinitiative ab. Es handelt sich um ein formales Unding, das nicht in die Verfassung gehört. Materiell gesehen tendiert sie zu einem Verkehrstotalitarismus, den wir auf keinen Fall wollen und der mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen in unserem Kanton gänzlich unvereinbar ist. Totalitaristisch ist der Vorstoss, weil er die Verkehrspolitik in unserem Kanton an einem einzigen Prinzip ausrichten will, nämlich demjenigen der Nachfrage. Der Vorstoss will die politische Entscheidungsfindung durch einen Mechanismus ersetzen. Und es ist schön zu lesen, dass die Regierung in der Weisung das Prinzip der umfassenden Interessenerwägung hochhält. Quartierverträglichkeit, Landschaftsqualität, Erhalt der Böden, des Grundwassers, der Biodiversität, Luftreinhaltung, Ruhe, aber auch die Ziele des Modalsplits in unserem Kanton, sie alle müssen bei der Planung der Verkehrsinfrastrukturen ebenso miteinbezogen werden wie das Kriterium der Nachfrage. Es erstaunt daher, dass die Regierung das Prinzip der umfassenden Interessenerwägung beim Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative nicht ebenso stark gemacht hat. Denn auch dieser Gegenvorschlag schreibt einen Mechanismus ins Gesetz. Wenn Velostreifen, Busspuren oder quartierverträgliche Temporeduktionen nur noch dann möglich sind, wenn man auf den umliegenden Strassen Ersatz für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) geschaffen hat, dann ist das, materiell gesehen, genauso ein Mechanismus und er orientiert sich genauso an einem einzigen Prinzip, nämlich der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr – und notabene nicht an der Kapazität für den öffentlichen oder für den Langsamverkehr.

Die Einzelinitiative Flüeli hätte eigentlich ein gutes Lehrstück dafür sein können, wie man es nicht machen soll. Die Kommission hat die Initiative trotz anfänglichen ideologischen Frohlockens der SVP und der EDU schliesslich mit 15 zu null Stimmen abgelehnt. Und trotz dieses Resultats hat man den Fehler der EI Flüeli im Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative vom Prinzip her genau wiederholt. Das Nein der Grünen ist daher mehr als ein Nein zur EI Flüeli. Es ist ein Nein zu einer Gesetzgebung, die am Prinzip der Interessenerwägung rütteln will.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Das Anliegen dieser Einzelinitiative erscheint auf den ersten Blick durchaus vernünftig. Es ist sinnvoll, das Verkehrsnetz, die Verkehrsinfrastruktur und den Einsatz der Mittel in einem ganzheitlichen Ansatz zu betrachten, wie dies der Vorstoss anregt. Doch der Teufel liegt im Detail, und Details enthält diese Einzelinitiative eine ganze Menge. Widersprüche sind vorprogrammiert, an-

gefangen mit Absatz 1 Artikel 104 der Kantonsverfassung: Darin geht es um den Auftrag von Kanton und Gemeinden, für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sorgen. Ich wiederhole: für den gesamten Verkehr. Kommt hinzu, dass die Einzelinitiative letztlich zu vielen Widersprüchen führt. Statt also diesem Flickenteppich zuzustimmen, empfiehlt die CVP-Fraktion, dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative zuzustimmen, der am 24. September zur Abstimmung kommt. Mit dieser Verfassungsänderung, mit welcher der motorisierte Privatverkehr analog zum öffentlichen Verkehr neu in der Kantonsverfassung verankert werden soll, wird ein wirksamerer Beitrag zu einem leistungsfähigen Strassennetz geleistet als mit dieser Einzelinitiative.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als EVP halten wir es gerne mit dem biblischen Prinzip «Prüfe alles, das Gute behalte». Herr Flüeli hat es auch gut gemeint. Aber gut gemeint ist leider nicht immer gut. Denn seine Forderung nach einem nachfrageorientierten Ausbau aller Verkehrsträger steht in einem unauflösbaren Widerspruch zu anderen Forderungen der Initiative, nämlich derjenigen nach einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtschau. Schon der zur Abstimmung gelangende Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative hat hier jeglichen Bezug zu einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik verloren. Denn bei einem gesamtverkehrlichen Ansatz müssen Angebotsziele und Modalsplitziele für öffentlichen Verkehr Fuss-, Rad- und motorisierten Individualverkehr aufeinander abgestimmt und festgelegt werden. Schon heute bestehen dafür klare Grundlagen wie zum Beispiel das Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans. Darin werden die Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich festgelegt. Das bedeutet unter anderem, dass sich auch die verkehrliche Entwicklung an Handlungsräumen orientieren soll, die es unterschiedlich zu entwickeln gilt. Die Leistungsfähigkeit steht dabei sinnvollerweise nicht immer im Vordergrund. Im kantonalen Richtplan Verkehr werden klare Aussagen zur Verkehrsentwicklung gemacht. Dort wird beispielsweise als Ziel festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Auf der Grundlage des bestehenden Modalsplits haben sich somit der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr unterschiedlich stark zu entwickeln, um dem genannten Leitsatz nachzukommen, wobei der ÖV somit verhältnismässig stärker wachsen muss.

Adolf Flüeli hat wohl lange an seiner Idee gearbeitet, und dieses Engagement ist zu würdigen. Bei genauerer Betrachtung halten seine Anliegen jedoch der Realität nicht stand und sind somit kaum umsetzbar. Eigentlich schade um die grosse Arbeit und dass die bürgerliche Seite dem Initianten mit der Entgegennahme der Einzelinitiative noch Hoffnungen gemacht hat.

Die EVP stimmt dem Regierungsrat zu und wird diese Einzelinitiative ablehnen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Das Ziel dieser Einzelinitiative erschliesst sich uns nicht ganz. Sie ist eher verwirrt und widersprüchlich. Sie wurde vor zwei Jahren auch einzig von SVP und EDU unterstützt. Die EDU fordert, dass sich der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen an der jeweiligen Nachfrage ausrichtet. Nachfrage ist auch wieder so ein sehr schwammiger Begriff. Was heisst Nachfrage? Heisst das, dass jene, die am lautesten schreien, zuerst bedient werden oder dass die wirtschaftlichen Interessen stärker gewichtet werden als die Schonung der Umwelt durch eine Stärkung des Velo- und Fussverkehrs?

Die Alternative Liste lehnt die Initiative ab, weil die vorgeschlagenen schwammigen und widersprüchlichen neuen Verfassungsartikel die Klarheit der Kantonsverfassung massiv schmälern.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Diese Initiative möchte etwas viel, zu viel. Die Umsetzung dieser äusserst umfangreichen EI schiesst aber weit über das Ziel hinaus. Weiter sind wir der Meinung, dass man, selbst wenn man alles politisch sinnvoll fände, diesen umfangreichen Text zu einem Thema nicht in der Verfassung unterbringen kann. Das ist nicht stufengerecht. Einige Elemente der EI gehören wohl auf Stufe Verfassung, andere aber sicher auf Stufe Gesetz. Somit müssten wir vorerst die Dinge auseinandernehmen, das wollen weder die KEVU noch die BDP. Das Fuder für eine solche Verfassungsänderung ist überladen. Mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative, die auch eine Änderung von Artikel 104 vorsieht, besteht definitiv keine Notwendigkeit, die verfassungsrechtlichen Vorgaben über die dort vorgesehenen Änderungen zu ergänzen.

Aus den genannten Gründen lehnt die BDP die Einzelinitiative ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5308 zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 196/2015 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Verabschiedung von Kantonspolizistin Yolanda Bosshard

Ratspräsidentin Karin Egli: Ich sage auch gleich voraus, Yolanda Bosshard wird heute auch an der Nachmittagssitzung noch anwesend sein. Sie müssen ihr also nachher nicht alle die Hand schütteln, Sie können das auch am Abend noch machen.

Mit der heutigen Sitzung verlässt uns ein lebender Beweis, dass sich Sicherheit und Freundlichkeit nicht ausschliessen müssen. Yolanda Bosshard sorgte sich als Mitarbeiterin der Eingangskontrolle im Rathaus seit elf Jahren um weit mehr als um unsere Sicherheit. Mochte uns das dunkle Vestibül an einem regnerisch oder politisch schwierigen Montagmorgen noch so düster erscheinen, die Begrüssung durch die stets gut gelaunte Yolanda versetzte uns sofort in beste Stimmung. Auch im grössten Ferienverkehr am Flughafen, wo nicht wenige von uns Yolanda einmal bei der Passagierkontrolle angetroffen haben, vermochte sie Ruhe und Fröhlichkeit zu verbreiten. Nach über 15 Jahren in dieser Funktion ist das keine Selbstverständlichkeit.

Yolanda, du warst mit uns und den Tausenden von Besucherinnen und Besuchern im Rathaus äusserst hilfsbereit, flexibel und hattest immer ein nettes Wort oder Lächeln bereit. Dafür wollen wir dir herzlich danken. Dass du dir als Abschiedsgeschenk den Rathaus-Stich gewünscht und eine Doppelsitzung als letzten Arbeitstag ausgesucht hast, zeigt, dass der Abschied nicht nur uns, sondern auch dir nicht leicht fällt.

Wir werden dich, deine Hilfsbereitschaft und dein sonniges Gemüt in bester Erinnerung behalten und würden uns freuen, dich – sozusagen in vertauschten Rollen – wieder einmal im Rathaus begrüßen zu dürfen. Wir wünschen dir alles Gute. *(Anhaltender kräftiger Applaus. Die Ratspräsidentin überreicht Yolanda Bosshard das Bild des Rathauses.)*

Schluss der Sitzung: 11.40 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. Juni 2017

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 3. Juli 2017.